ANNO XLI - N. 7 COPIE 180.000 LUGLIO 1935 - ANNO XIII

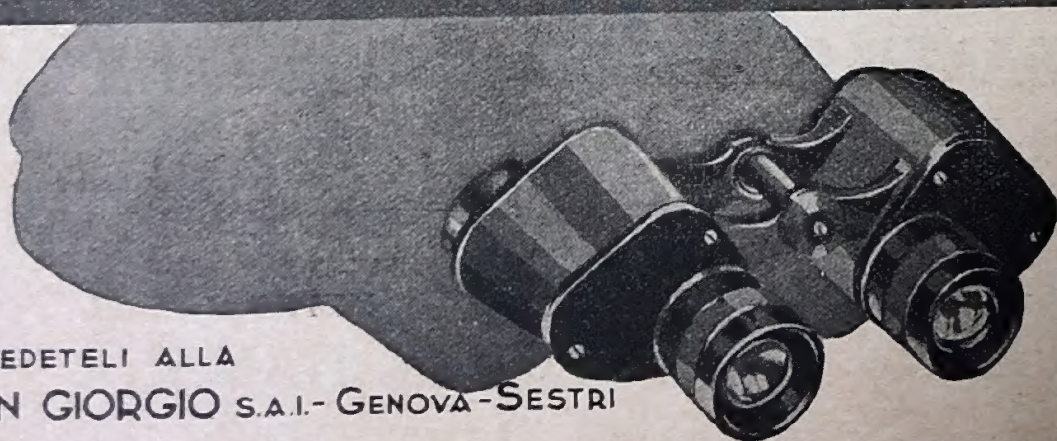
# LE VIE D'ITALIA

## RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

DAVIDE CAMPARI E C. - MILANO

---

BINOCOLI SAN GIORGIO

I PERFETTI

CHIEDETELI ALLA
SAN GIORGIO S.A.I. - GENOVA - SESTRI

DATE ALLA
VOSTRA
CASA

# I GIORNI E LE OPERE

*L'Italia d'oggi appare, in proporzioni ingigantite, quale Dante vide con l'occhio acuto l'Arzanà dei Viniziani nel pieno fervore dell'operosità e descrisse con l'alta parola. Appena in qualche parte, per condizioni particolari dell'ora difficile, è una sosta temporanea; ma anche colà ben presto riprenderà in pieno ogni attività. Di tanto fervore ci proponiamo di presentare mensilmente uno specchio fedele e possibilmente completo.*

** A ROMA, mentre procedono con fervore i lavori di isolamento del Mausoleo d'Augusto, lavori che trasformeranno completamente la zona conferendole aspetto monumentale, si pensa alla costruzione di un *Auditorium*, che supplisca alla funzione del glorioso Augusteo.
** Nel *Foro Mussolini* è stata inaugurata una fontana monumentale, di forme semplicissime, consistente in un anello marmoreo e una sfera. E' opera degli architetti Paniconi e Pediconi.
** Lo *Zoo*, il più importante e moderno Giardino Zoologico d'Italia, giunto al suo venticinquesimo anno di vita, ha quasi raddoppiata la sua estensione ampliandosi al di là del viale comunicante coi Parioli. Le nuove costruzioni si devono all'architetto Raffaele De Vico. Con questo ampliamento lo Zoo ospita oggi più di 4000 animali appartenenti a 1500 specie.
** Si porrà mano fra poco ai lavori del *Ponte Flaminio*, che sorgerà a valle del Milvio e sarà sull'asse del Monolito del Foro Mussolini. Quest'opera, che rappresenta una necessità per la viabilità della metropoli, verrà compiuta entro due anni e inaugurata nel 1° giorno del bimillenario di Augusto. Il ponte, progetto di Cesare Bazzani, sarà lungo 190 metri, a tre luci e adorno di 4 stele con bassorilievi rappresentanti i quattro momenti della Storia di Roma: età repubblicana, età imperiale, l'Urbe cattolica e la Roma del Risorgimento e della Rivoluzione fascista.
** Tra i restauri che si vengono compiendo nell'Urbe, sono da ricordare quello eseguito nell'*Oratorio del Gonfalone*, sorto nel 1554 e tutto affrescato da artisti dell'epoca (Cesare Nebbia, Federico Zuccari, Livio Agresti, Daniele da Volterra), l'altro della *Torre medioevale di S. Balbina*, e quello della chiesa suburbana di *S. Pancrazio* sul tronco antico dell'Aurelia. Per il pavimento di essa chiesa sono state adoperate lastre di quarzite tabulare, di lucentezza quasi serica e di una resistenza considerevole al logoramento.
** Nei locali dell'Accademia dei Lincei, è stato tenuto un *Congresso internazionale ospedaliero*, insieme con una Mostra degli Ospedali Italiani e una del materiale ospedaliero.
** La nota e cospicua *Galleria dell'Accademia di S. Luca* si è accresciuta di dieci quadri scelti dalle raccolte del barone Michele Lazzaroni, tra i quali sono da segnalare una Madonna col Bambino e S. Giovannino, assegnata al Botticini; una Annunciazione, attribuita al Di Credi; Madonne di scuola senese e di scuola fiorentina; una Madonna di artista vicino al Mantegna; un Ritratto virile che pare raffiguri il giureconsulto ferrarese Ippolito Riminaldi, creduto di mano di Tiziano.
** In una recente riunione della *Commissione Archeologica del Governatorato* l'accademico Prof. Gustavo Giovannoni ha esposto il progetto di inalzare in piazza Madama, davanti all'omonimo palazzo, che recenti lavori di ampliamento e di sistemazione hanno reso decorosissimo, due colonne grandiose delle antiche Terme Alessandrine, ritrovate l'anno scorso nella vicina piazza S. Luigi de' Francesi.

** A VITERBO le note *Terme*, che usufruiscono delle cerulee acque del dantesco « Bulicame », sono state sistemate dall'O. N. D., cui vennero cedute cinque anni fa da quel Comune. Così l'antico « Bagno del Papa » è stato trasformato in uno stabilimento che, per organizzazione, può competere con i migliori del genere in Italia.

** A FONDI si stanno conducendo da qualche tempo nella medioevale *chiesa di S. Pietro* lavori di restauro, i quali hanno condotto alla scoperta di un pavimento musivo situato alla profondità di circa 50 centimetri e appartenente a una basilica del IV secolo.

** Si stanno per intraprendere restauri nella chiesa di *S. Maria sopra Minerva* in ASSISI, che, come è noto, occupa la cella di quel tempio di Minerva che tanto interessò il Goethe. Scopo dei restauri è anche quello di scoprire i tratti tuttora esistenti dell'antica cella.

** Grandiose veramente e d'importanza eccezionale anche nel campo culturale sono state a FIRENZE le manifestazioni della « *Primavera fiorentina* ». Ci limiteremo a ricordare la storica processione di Gràssina, l'esecuzione del « Mosè » di Rossini, del poema « Le stagioni » di Haydn, del « Castor et Pollux » di Rameau, dell' « Orseolo » di Pizzetti, della « Nona Sinfonia » di Beethoven, dei « Concerti Brandeburghesi » di Bach, di « Un ballo in maschera » e della « Messa di requiem » di Verdi, del « Ratto al Serraglio » e di altre musiche di Mozart, della « Norma » di Bellini, dell' « Alceste » di Gluck nel Giardino di Boboli, e la rappresentazione in piazza della Signoria del « Savonarola » di Rino Alessi con commenti musicali di Mario Castelnuovo Tedesco. S'aggiungano un Congresso di Papirologia e altre manifestazioni di alta cultura, la V Fiera Nazionale dell'Artigianato, il cui interesse è accresciuto dall'aver

aggiunto il Concorso di ambientazione, e la V Mostra Internazionale Canina nel Parco della Catena alle Cascine.

** AREZZO ha tenuta la sua sesta « *Settimana petrarchesca* », con manifestazioni culturali e la Giostra del Saracino.

** PISA ha ripristinato il noto « gioco del ponte », che in quel Museo Civico ha testimonianze pittoriche e plastiche.

** LUCCA sta fin d'ora preparando l'organizzazione delle tradizionali *feste di Santa Croce* in settembre, le quali avranno quest'anno maggiore interesse del solito, con più varie e ricche manifestazioni; tra queste un convegno corale della Toscana e la rappresentazione della « Tosca », per commemorare la ricorrenza del decennale della scomparsa dell'insigne concittadino Giacomo Puccini.

** A CARRARA dal 21 luglio al 15 settembre si svolgerà la « *Seconda Mostra celebrativa del Marmo* », per la quale è bandito un concorso di scultura sopra uno dei tre temi: *Lavoro, Maternità, Eroismo.*

** L'ardua opera di consolidamento e di restauro del *Duomo* di PIENZA, condotta con pazienza, amore e sagacia dall'architetto Burbacci, è stata compiuta e la chiesa insigne è stata riportata alle condizioni nelle quali si trovava al tempo di Pio II.

** Nell'aprile, procedendosi a lavori di risanamento nel territorio dell'etrusca e romana città di ROSELLE presso Grosseto, si sono trovati cospicui avanzi delle *Terme* che vi si costruirono in epoca imperiale.

** Si discute intorno a una definitiva sistemazione della *piazza De Ferrari* in GENOVA, perchè essa corrisponda sempre meglio al suo ufficio di cuore pulsante della grande città, e sulla convenienza di costruirvi una monumentale fontana, progettata da Giuseppe Crosa di Vergagni. Si collegano con questa sistemazione anche i restauri del lato orientale del *Palazzo Ducale*, il quale, per l'incuria di molti decenni, ha ora un aspetto così dimesso. Esso riavrà fra breve la decorazione architettonica di un tempo, la quale è stata con tutta diligenza studiata da Orlando Grosso su tracce sicure.

** Il tradizionale « *Giugno Genovese* » ha avuto quest'anno Mostre d'Arte, la riproduzione di un tipico villaggio ligure e una Mostra di Patologia coloniale, ma l'attrattiva massima è stata costituita dalla *III Mostra Nazionale delle Industrie del Mare e della Spiaggia*, alla quale parteciparono anche l'Ufficio storico del Ministero della R. Marina e l'Istituto Idrografico della R. Marina. La Mostra comprendeva anche un Acquario con 40 vasche.

** Sono note le cure che l'Azienda Autonoma Statale della Strada dedica al miglioramento delle grandi vie nazionali. Tra queste una delle più curate è certamente la *Via Aurelia*, che non per nulla è classificata col N. 1 ed è, dopo l'Adriatica, la più lunga. Basti dire che nel suo tratto fra il confine francese e Genova esistevano un tempo 31 passaggi a livello, i quali oggi sono ridotti a 18, ma si fanno continui studi e progetti per eliminare anche questi.

** Stanno anche per essere iniziati i lavori di costruzione di un *ponte* dove la via traversa il fiume Impero. Esso sarà opera monumentale in sostituzione dell'antico, divenuto insufficiente, specie in rapporto con la sistemazione magnifica della bellissima strada nel tratto fra Oneglia e Porto Maurizio.

** Nella chiesa dei Domenicani a TAGGIA è stata aperta una *Mostra di pitture di primitivi liguri*, che ha interesse per la soluzione di varî problemi storici relativi all'arte della regione.

** CAMOGLI, che in questi ultimi anni si è notevolmente abbellita, ha inaugurato un bel monumento al suo *Simone Schiaffino*, l'alfiere dei Mille.

** TORINO ha inaugurata la prima *Mostra Nazionale delle Invenzioni e delle Novità Industriali*, della cui importanza è detto in questo stesso numero.

** Pure a Torino stanno per compiersi i lavori di sistemazione interna dell'ex chiesa di S. Girolamo in via Balbi, per accogliere la *Biblioteca Universitaria*. Sul frontone della facciata è stata collocata una severa statua di Minerva, modellata da Guido Galletti.

Si sta lavorando anche nel Teatro Carignano per abbellire la sala e trasformare l'attrezzatura del palcoscenico.

E' anche doveroso parlare di un'altra bella iniziativa torinese. E' stato cioè riaperto il *Giardino di Lettura « Alberto Geysser »*, consistente in una biblioteca circolante municipale estiva all'aperto istituita nel parco del Valentino e che già l'anno scorso ebbe grande successo.

** Si è compiuta in questi giorni tutta quanta l'elettrificazione della *ferrovia Cuneo-Ventimiglia*, linea aperta all'esercizio nell'ottobre 1928 e del più alto interesse paesistico.

** MILANO ha inaugurata, nei vasti locali del Palazzo dell'Arte al Parco, una *Mostra Nazionale dello Sport*, già illustrata nel numero di giugno della Rivista.

** A celebrare l'anniversario del 24 maggio Milano ha inaugurato, in 4 sale del Castello Sforzesco, il *Museo della Guerra*, la cui documentazione incomincia, con alto significato, da alcuni fogli scritti il 7 dicembre 1895 dal capitano Luigi Canovetti poco prima di cadere sul campo di Amba Alagi.

L'8 e 9 giugno è stata tenuta nei Giardini Pubblici la XXXV Esposizione Internazionale Canina.

** Nei giardini della *Villa Reale* di MONZA si sono iniziati i lavori di adattamento per un parco-zoologico progettato dai Comuni di Milano e di Monza.

** In VENEGONO INFERIORE si è inaugurato il *Nuovo Seminario* dell'Archidiocesi di Milano, eretto in onore di Pio XI nell'occasione del Suo Giubileo Sacerdotale. L'insieme vastissimo degli edifici (basti dire che la loro fronte misura 320 m. di lunghezza e che presentano due ali, ciascuna lunga 180 m.) è stato progettato dall'Ing. Comm. Maggi e non ha nulla dell'austerità del chiostro; è invece gaio e pieno di luce, avendo intorno verde e silenzio, che invitano alla meditazione e allo studio, e un panorama ampio e riposante.

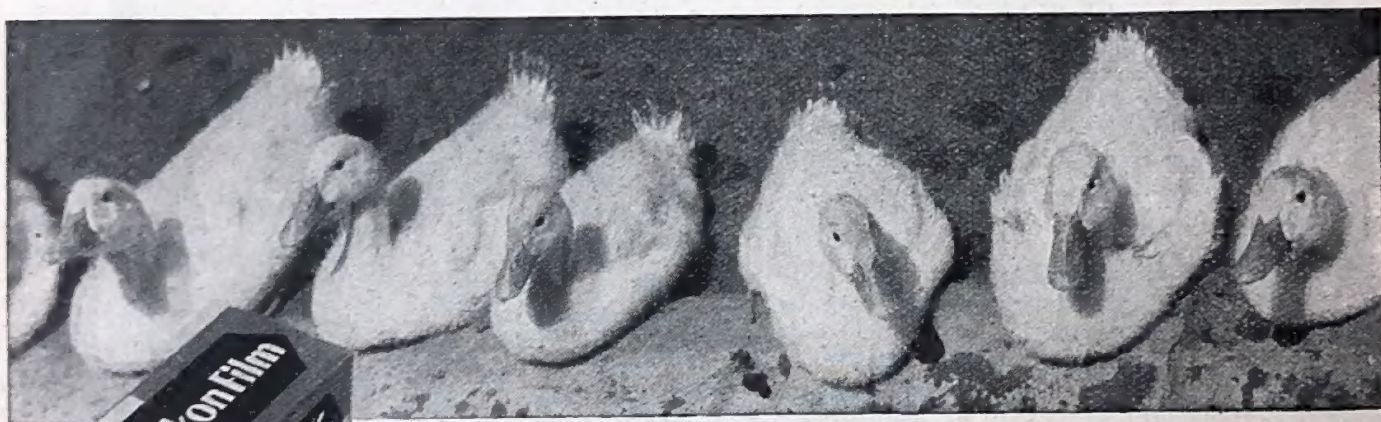
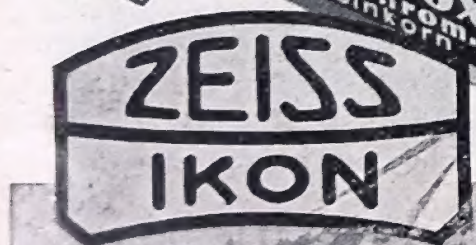
** LEGNANO ha celebrato la ricorrenza della storica battaglia con un *carosello* storico, un palio e altri festeggiamenti.

** BRESCIA ha inaugurata una *Mostra Nazionale delle Armi*, di eccezionale importanza e interesse. Nessun'altra città ne era più degna. Senza ricordare le glorie più antiche, basta tener presente che durante la guerra mondiale tutta la Val Trompia si trasformò in un'unica officina. E' una mostra di eccezionale ricchezza e bellezza, che va dagli elmi etruschi alle armi di più recente invenzione.

** Brescia ha inaugurata anche una *Mostra della Pittura Bresciana del Sei e Settecento*, sistemata nella Loggia e che varrà a richiamare sempre più l'attenzione della critica e del pubblico su questi due secoli tanto gloriosi anche nelle arti figurative. Nella mostra figurano, fra altre, 25 tele di Iacopo Ceruti, detto il Pitocchetto per la passione di ritrarre i mendicanti, tele di un singolare sincero verismo.

** TRENTO ha inaugurato sul Doss Trento — e già la nostra Rivista ne ha parlato — l'austero *monumento* al suo maggiore eroe, *Cesare Battisti*. Esso è dovuto all'architetto Ettore Fagiuoli di Verona.

** BOLZANO, oltre la rimozione della statua di Walther von der Vogelweider dalla piazza Vittorio Emanuele III, per sostituirvi quella di *Druso*, il fondatore della città, ha compiuto il restauro della *chiesa di S. Domenico*, un pregevole edificio di schiette forme romanico-ogivali all'esterno e con fioritura di stucchi e pitture settecentesche nell'interno. La chiesa fu trasformata dagli Austriaci in magazzino militare e ora è stata ritornata al culto.

** Il R. Commissario Prefettizio al Comune di MERANO ha approvato le nuove denominazioni delle vie e delle piazze della città, le quali assumeranno nomi esclusivamente italiani.

** VENEZIA, che l'anno prossimo aprirà la sua ventesima biennale d'arte, ha inaugurata una *Mostra dei Quarant'anni d'Arte Veneta*, ospitata nel Palazzo dell'Italia ai Giardini, mostra che offre un quadro magnifico e luminoso dell'arte dell'ultimo decennio del secolo XIX e del primo terzo del secolo XX.

** A Venezia è ritornato *Tiziano*, il gran signore dell'arte e della vita che ha creato il maggior numero di opere belle per la gioia degli uomini. Egli non dimora più nella casa detta di Biri Grando, nella contrada di S. Canciano al civico numero 5526, ove visse dal 1531 in poi e nel 1574 ricevette la visita di Enrico III re di Francia, ma nel Palazzo Pesaro, reggia dell'arte, a specchio del Canal Grande, nel palazzo che si direbbe abbia creato per lui e per la sua gloria Baldassare Longhena.

** Nel corrente mese verrà aperto nel Palazzo Rezzonico il *Museo del Settecento Veneziano*, che conterrà quadri e disegni dei due Tiepolo, del Guardi, del Longhi, del Piazzetta, oltre a mobili, arazzi, porcellane, oggetti di abbigliamento, costumi e a una ricostruzione della Villa dei Tiepolo di Zianigo.

In questo stesso mese verrà rappresentato, in campo S. Trovaso, il «*Mercante di Venezia*» di Shakespeare, con commenti musicali di Victor de Sabata.

Per Ferragosto si avrà un concorso di *cori* al LIDO.

** Pure a Venezia sono in corso lavori di allargamento della *Riva degli Schiavoni* da S. Biagio ai Giardini Pubblici, un'opera questa che varrà a rendere la notissima via «la più bella riviera del mondo», come l'ha definita il Duce.

** Il *Teatro della Fenice* è passato in proprietà del Comune, che si propone di metterlo in condizioni di poter rispondere alle esigenze della tecnica teatrale moderna.

** Ormai non si sa imaginare VERONA estiva senza gli spettacoli lirici dell'*Arena*, il più bel teatro all'aperto sotto la suggestione della luce lunare. Anche quest'anno l'Ente Autonomo Spettacoli Lirici rinnoverà per la diciottesima volta quello che non è più un esperimento ma un trionfo. La stagione lirica si inizierà il 25 luglio. Il programma comprende le opere: Norma, Loreley, Cavalleria Rusticana, e il ballo Seherazade, musica di Rimsky Korsakov.

** PADOVA durante il periodo della sua tradizionale fiera di giugno (dal 10 al 16), che quest'anno si è arricchita di nuovi padiglioni, ha organizzata la *IV Settimana Medica*, con un successo superiore a quello della manifestazione del 1934, che pure ebbe il cospicuo numero di 256 aderenti. Anche ha tenuta una Mostra Nazionale Canina.

** La città gloriosa che può gareggiare con Verona e con Siracusa nel possedere un locale vastissimo per spettacoli pubblici, col vantaggio di averlo coperto, intendiamo dire il suo *Salone della Ragione* con le eccezionali dimensioni, vi ha rinnovato quest'anno alcune rappresentazioni liriche.

** Pure a Padova sono molto avanzati i lavori di trasformazione del *Palazzo del Governo*, su progetto degli architetti Primo Miozzo e Mario Guiotto, e si è deliberato di crearvi davanti un vasto piazzale, intitolato al grande storico Tito Livio. In questo largo sorgerà da un lato il pilo portabandiera; dall'altro, isolata, la così detta tomba d'Antenore.

** Un *ponte sull'Adige*, di ferro e lungo m. 120, è stato inaugurato tra la provincia di Padova e quella di Rovigo.

** ESTE ha deliberato di tenere in agosto una *Mostra dei Colli Euganei*.

** Il Comune di TREVISO ha bandito un concorso per un progetto di piano di risanamento del quartiere di *S. Nicolò*, che si chiuderà il 24 agosto. E' questa la zona più suggestiva della città graziosissima tra il verde dei suoi giardini e della sua florida campagna e in mezzo alle chiare acque dei suoi due fiumi sorgivi, è la zona più ricca di case medioevali superstiti, è la zona che, accanto alla stupenda chiesa di S. Nicolò di così ardito elegante verticalismo, contiene la contrada che fu giustamente detta «bella». Di essa si suole anche dire, tanto completa fu la libertà con la quale vi sorsero le case, che venne costruita prima dell'invenzione dello spago. Risanamento non dovrebbe significare sacrificio di alcuno degli elementi che fanno singolare il quartiere; ce ne affida la consapevolezza dei Trevigiani dell'interesse pittoresco e storico della loro città.

** RIESE ha inaugurata una raccolta di memorie relative a Giuseppe Sarto, *papa Pio X*, della cui nascita è ricorso il centenario il 2 giugno.

** TRIESTE ha aperta, negli ampi locali della modernissima Stazione Marittima, la sua *III Mostra del Mare*, manifestazione grandiosa che consta delle seguenti sezioni: Timone e timoniere, La Nave (col modello di una quinquereme romana e la riproduzione del porto antico di Aquileia), Regia Marina, La Navigazione, I porti d'Italia, Il Salone dei Lavori Pubblici, Protezione antiaerea, La pesca e le industrie, Gli espositori privati.

Un'altr'opera di particolare rilievo ha inaugurata la fervida città adriatica, cioè una *Stazione Centrale delle Autocorriere*, che è situata nella piazza della Libertà, accanto alla Stazione Centrale delle Ferrovie.

** La zona più popolata dell'ISTRIA, costituita da Capodistria, Isola, Portorose e Pirano ha veduto realizzarsi un'opera di grande importanza per la sua vita civile, l'inaugurazione dell'*acquedotto del Risano*, che capta delle risorgive a monte dell'abitato di Villa Decani, a 69 metri sul mare, e distribuisce l'acqua a tutta la zona.

** CAPODISTRIA ha inaugurato un nobile *Monumento a Nazario Sauro*, opera di Attilio Selva nella parte scultoria e di Enrico Del Debbio nella parte architettonica.

** Mentre si può dire compiuta la bonifica del prosciugato lago dell'Arsa, il cui fondo presto biondeggerà di messi, e quella delle ex saline di Capodistria, ov'è già sorto un campo sperimentale, è stata affidata all'Opera Nazionale Combattenti la *bonifica della Valle del Quieto*, ove più forte che in altre parti dell'Istria è la malaria.

** POLA, che ha recentemente sostituito un servizio di autobus a quello tranviario, ha messo allo studio un nuovo *piano regolatore* della città e sta iniziando la costruzione della sede dell'*Istituto Magistrale*.

** Grande l'attività a BOLOGNA. Oltre alla *Mostra del Settecento*, la cui importanza è illustrata da una dotta penna in questo stesso numero, si è inaugurata nei Giardini Margherita la *Mostra Nazionale dell'Agricoltura* e al Littoriale la *Fiera* annuale e si sta costruendo un *[illegible]* nei ricordati Giardini. Vi continuano intanto le manifestazioni culturali per celebrare il centenario della nascita del Carducci.

** Pure nel mese di maggio Bologna ha inaugurata, con feste in onore di S. Giovanni Bosco, la ricostruita cupola della chiesa del *Sacro Cuore di Gesù*, che era caduta nel 1929. I pilastri di sostegno sono stati rifatti, dalle rinforzate fondamenta, in cemento e la primitiva angusta cripta è stata notevolmente ampliata.

** Da notare anche il compimento delle 8 grandi bifore marmoree nel *Palazzo Comunale* e precisamente nel tratto della facciata che guarda verso la piazza del Nettuno, conferendo nuova attrattiva alla pittoresca mole.

** Un'altra lodevolissima iniziativa di Bologna è la costruzione di un *Osservatorio astrofisico* sul Montorzale di Loiano, a 800 m. sul mare. Esso sarà quindi il più alto d'Italia, superiore agli Osservatori di Pino Torinese, di Merate, di Collurania. Possederà una cupola girevole del diametro di 7 m., per contenere un telescopio con specchio parabolico di 60 cm. di apertura, uscito dalle Officine di Zeiss.

L'Osservatorio verrà inaugurato in autunno. La vecchia specola di Via Zamboni continuerà a essere la sede della Cattedra e della Biblioteca. Si è progettato di formarvi un Museo ove saranno raccolti strumenti, globi, carte nautiche e manoscritti del Sei e Settecento.

** Con una *Mostra Tassoniana* e con un carosello storico, al quale hanno partecipato le LL. AA. RR. i Duchi di Bergamo e di Pistoia, MODENA celebra il terzo centenario del suo giocondo parodistico poeta.

** PARMA ha inaugurata una interessante *Mostra di opere del Correggio*.

** FERRARA con varî festeggiamenti ha celebrato l'8 maggio l'ottavo centenario della consacrazione della sua solenne *Cattedrale*, rinno-

vando il rito che nel 1135 venne compiuto dal vescovo Landolfo.

** A Ferrara si è anche progettata la costruzione di un edificio nel lato orientale di Via Boldini, destinato ad accogliere la *Scuola di Mineralogia e il Museo di Storia Naturale*, le cui cospicue raccolte, male sistemate nell'ex chiesa dei Martiri, sono ora pressochè ignorate dal pubblico e potranno avere nel nuovo edificio una degna sede che ne riveli tutta l'importanza.

** I Comuni del «Basso Ferrarese», cioè Berra, Codigoro, Comacchio, Lagosanto, Massafiscaglia e Mesola, finora privi di stabili e sufficienti impianti di approvvigionamento idrico, stanno per unirsi in consorzio allo scopo di costruire un *acquedotto* progettato dall'Ing. E. Adami, per derivare l'acqua (resa potabile) dal Po Grande, in corrispondenza della Golena di Serravalle.

** Si discute intorno a un progetto di *strada camionale da Bologna a Ravenna*, che è stato studiato da Giuseppe e Adriano Marabini di Imola. Essa, della larghezza di 10 metri, con molti rettifili e senza passaggi a livello, sostituirebbe molto utilmente l'attuale carrozzabile per Medicina, Massalombarda, Lugo e Bagnacavallo, in genere molto tortuosa. Il costo è preventivato in 40 milioni.

** Faenza ha preparato la sua « *Settimana* », le cui manifestazioni artigiane, culturali e artistiche riusciranno, come negli anni passati, di notevole attrattiva.

** Forlì ha inaugurata una *Mostra d'Arte Sacra diocesana*, sistemata nella chiesa di S. Biagio in S. Girolamo, la più ricca di opere d'arte della città, le quali servono ad ambientare le tavole e gli arredi sacri dell'interessante esposizione, e nella Biblioteca Comunale ha disposta una *mostra* di alcuni fra i più interessanti e curiosi *autografi* dei quarantamila che il noto bibliofilo Carlo Piancastelli da Fusignano ha recentemente donato.

** Ancona sta preparando la sua *III Mostra Mercato Nazionale della Pesca*, che consta di 12 reparti: Acquario, Mostra retrospettiva e scientifica, Mostra igienica, Commercio del pesce, Mostra produttiva, Esercizio della pesca, Industria della pesca e affini, Motori, Industria e lavorazione dei prodotti e sottoprodotti della pesca, Lavorazione artistica del corallo, madreperla, spugne e tartarughe, Cooperative e consorzi per la pesca, Villaggi e porti pescherecci. Basta l'enunciazione di queste sezioni per comprendere l'importanza di questa Mostra, che si terrà dal 7 al 22 luglio.

** A Pesaro stanno per essere iniziati i lavori del nuovo *Palazzo del Comune*, che sorgerà sull'area del vecchio, ma con la fronte arretrata di tre metri.

** Aquila ha inaugurate importanti opere: il viale Duca degli Abruzzi e adiacenti *costruzioni ospedaliere;* una comoda *strada automobilistica* per la Pineta di Roio, donde si ha l'ampio panorama della conca aquilana, del Gran Sasso e della Maiella; la *Casa dei Combattenti*. Inoltre ha indetto vari festeggiamenti, tra i quali, oltre a varie manifestazioni sportive, figurano una *Mostra regionale dell'artigianato*, disposta nel pianterreno della Casa dei Combattenti e che va dai merletti ai presepi, dalle oreficerie agli strumenti di precisione, e una *Mostra* retrospettiva delle opere di *Teofilo Patini*, il pittore di Castel di Sangro finora noto per alcuni quadri e un famoso affresco ma non nella sua attività complessiva.

** A Pescara è in costruzione il *Tempio Nazionale della Conciliazione*, su progetto di Cesare Bazzani. Esso sarà dedicato ai Santi Sommi Pontefici e a San Cetteo e conterrà una Cappella intitolata a tutti i Beati della Casa Savoia.

** A Napoli si stanno per intraprendere i lavori di sistemazione della *Strada di Capodichino*, la quale è la principale arteria del traffico verso Roma, e lavori di isolamento della più bella *Porta* di Napoli, quella *Capuana*, dovuta a Giuliano da Maiano.

** Pompei, con recente bolla della Sacra Congregazione Concistoriale, è stata eretta a *diocesi*, piccola di territorio perchè limitata al solo Comune, ma grande d'importanza religiosa.

** Non sono molti mesi che si è inaugurato un tronco di linea elettrica tra la Stazione Pompei-Villa dei Misteri della Circumvesuviana e Castellammare di Stabia; quell'opera è stata completata dall'inaugurazione, avvenuta alla fine d'aprile, di una *strada* che unisce la stazione col centro della città stabiense. Lo stesso giorno, 29 aprile, è stata inaugurata l'altra importantissima strada panoramica Amalfi-Agerola, lunga 12 chilometri.

** A Nisida, sul posto del sinistro penitenziario, che rendeva dolorosa la vista della splendida, dell'incantevole isoletta all'ingresso del lunato golfo puteolano, sono sorti sette padiglioni su progetti del Genio Civile per l'Alto Commissariato, per accogliere la *Colonia Agricola per minorenni*. Dei padiglioni cinque sono adibiti a dormitori, ciascuno capace di 70 letti; il 6º padiglione contiene la cucina, il refettorio e i servizi igienici; il 7º è la scuola. Si aggiungano una vaccheria, un pollaio, la campagna per le esercitazioni agrarie e varie officine.

** A Caserta, con una rappresentazione della « Serva Padrona » di Pergolese e un concerto di musica settecentesca, è stato riaperto quel gioiello, quasi ignorato, che è il *Teatro della Reggia*, al cui palcoscenico fa da sfondo il bosco del parco. Si annunciano altri festeggiamenti prossimi e, per l'autunno, mostre d'Arte e la sagra dell'uva.

** La bonifica del Lago di Licola è compiuta, ma l'attività dell'Opera Nazionale dei Com-

battenti prosegue nel redimere le tenute di Varcaturo e di Licola, mentre più a settentrione il Consorzio del Basso Volturno attende alla bonifica del territorio fra il lago di Patria e il fiume. Di pari passo con questi lavori è andata l'esplorazione archeologica. Il Prof. Amedeo Maiuri, con l'aiuto dell'O. N. C., è riuscito a scoprire la via Domiziana per alcuni chilometri, il Campidoglio di Literno con un tempio, un teatro e una basilica. I lavori di ricerca continuano e il dotto archeologo non dispera di ritrovare le tracce della villa e della tomba di Scipione Africano.

** SALERNO, mentre ha apprestato un *piano regolatore*, particolarmente di risanamento della città vecchia, sta per compiere i lavori d'ingrandimento della caserma Umberto I e di completamento del Palazzo di Città.

** Il Comune di TARANTO ha contratto col Banco di Napoli un mutuo di 10 milioni, che rappresentano il primo finanziamento della grande opera di *risanamento della Città vecchia*, che tutti conoscono con le sue strette vie e gli angustissimi vicoli.

** A BRINDISI si è inaugurata la nuova *chiesa del Sacro Cuore* con annessi edifici delle Opere Salesiane.

** LECCE ha dato esempio del più grande risveglio fra le città meridionali e non è ormai superata da alcuna tra queste per modernità d'impianti igienici e per decoro estetico. Il suo rinnovamento ha messo in maggior valore la bellezza della sua arte, quel barocco così fiorito e gioioso nel quale pare che ritorni, per arcana riviviscenza, il gusto ellenico. Tra le opere più cospicue compiute o in via di avanzata esecuzione è la fognatura, insieme con la nuova pavimentazione stradale

Il Museo, uno dei più interessanti della Puglia, si è arricchito di numerosi oggetti, tra cui bellissimi vasi apuli, trovati negli scavi di Roca. La Biblioteca Comunale ha avuta una più decorosa sistemazione

La facciata della chiesa di Santa Croce, del più leggiadro monumento della città, è stata restaurata con diligenza e con gusto, così come pochi anni fa è stato restaurato quell'altro gioiello barocco che è il campanile del Duomo.

Notevoli opere sono state compiute per mettere in valore i porti di Castro, di Tricase, di Otranto, di Gallipoli. In tutta la provincia di Lecce è stata grandemente sviluppata la rete stradale e si sono condotte possenti opere di bonifica.

Un grande perfetto Ospedale Sanatoriale è sorto in Lecce, un vasto Preventorio è stato costruito sul promontorio di Santa Maria di

Leuca. In Gallipoli è stata fondata una diga di protezione al castello medioevale e al ponte di accesso alla città ed è stata compiuta la strada di circonvallazione che offre un continuo panorama sul mare.

** Grandi opere sono state compiute o si stanno completando nella LUCANIA, grazie all'attività del Provveditorato Opere Pubbliche; massime la costruzione della strada litoranea ionica, il consolidamento degli abitati in frana, numerose strade provinciali, la captazione delle sorgenti di Oscuriello per l'Acquedotto Agri e quella delle sorgenti Fossacupa per l'Acquedotto Basento; se si aggiungano l'Acquedotto del Caramola e le diramazioni dell'Acquedotto Pugliese e numerosi Acquedotti minori, si può affermare che si è provveduto all'alimentazione idrica di tutta la popolazione lucana. Alcune cifre mostrano la somma di tante opere: 656 km. di acquedotti, 275 km. di nuove strade, 100.000 ettari di terreno in corso di bonifica.

Sono da aggiungere i risanamenti urbani, specie nei due capiluoghi di provincia, la costruzione di case popolari, il modernissimo impianto per l'epurazione delle acque di fogna a POTENZA, che sta per essere compiuto, e il grandioso Riformatorio di Avigliano anch'esso prossimo all'inaugurazione.

** REGGIO CALABRIA ha consacrato ai Caduti il *Tempio della Vittoria*, dedicato al nome di San Giorgio, patrono della città. La chiesa, progettata dall'Arch. Prof. Camillo Autore, sorge sul corso Garibaldi.

Sulla piazza De Nava già si disegna nella sua mole il *Museo Nazionale Centrale della Magna Grecia*, di cui fu posta la prima pietra nel 1932 e che si ritiene potrà essere compiuto alla fine del 1936, ma gli uffici potranno passarvi nella metà di quest'anno. Il progetto, che fonde insieme lo spirito delle costruzioni classiche con le esigenze moderne, è di Marcello Piacentini.

** A Reggio Calabria e a MESSINA stanno sparendo le ultime rovine del disastro sismico del 1908 e si stanno demolendo le ultime baracche.

** Stanno per iniziarsi i lavori di costruzione di una *strada da S. Eufemia agli altipiani dell'Aspromonte*, la quale sarà la prima opera di trasformazione della zona.

** PALERMO ha inaugurato in questi giorni il ricchissimo *Museo Etnografico Pitrè* nella nuova e bellissima sede nelle dipendenze della nota Palazzina Cinese del Parco della Favorita, in un ambiente di tranquillità e di suggestione. La parte più attraente del Museo è costituita dalla ricostruzione di ambienti.

** Nell'Ospedale della Concezione in Palermo è stato inaugurato il «*Centro*» *per la lotta contro i tumori maligni*, a cura del Consorzio Provinciale costituito nel 1933.

** Pure a Palermo si è tenuto il *IV Congresso Nazionale degli Istituti Fascisti di Cultura*.

** Il Museo Civico di AGRIGENTO, che finora aveva quasi unicamente interesse archeologico, si è notevolmente accresciuto di 85 quadri di *Francesco Loiacono*, donati da Giuseppe Sinatra.

** Ivi è in avanzata costruzione il nuovo *Palazzo delle Poste e Telegrafi*, progetto dell'architetto Angelo Mazzoni.

** Idilli di Teocrito interpretati con profondo sentimento e danze elleniche sullo sfondo del tempio della Concordia pure ad Agrigento (precedentemente eseguite nel Teatro greco di Taormina) sono stati tra le più seducenti e indovinate manifestazioni della «*Primavera Siciliana*».

** Compiuta la fognatura, ENNA si dispone a erigere il *Palazzo del Governo*, che, progettato dall'Ing. Caronia di Palermo, sorgerà nella piazza dell'Ospedale Vecchio, la quale verrà poi denominata piazza del Littorio. A metà della facciata è progettata una torre alta circa 30 m. Presto si inizieranno anche i lavori della sede del Consiglio Provinciale dell'Economia, dirimpetto al Palazzo Geracello, mentre si sta completando il progetto di una sede per gli uffici statali, che sorgerà in piazza Santa Croce.

** Il 16 maggio è stata iniziata una borgata rurale, PERGUSIA, nei pressi del lago Pergusa (Enna), famoso per il mito di Plutone e Proserpina e che verrà bonificato.

** A GELA si sono iniziati i lavori del secondo lotto per il bacino montano del Gela, opera di notevole interesse economico perchè permetterà l'irrigazione di una plaga coltivata a grano duro e a cotone, la quale soffre abitualmente di siccità.

** In questi ultimi anni è stato sistemato sull'ETNA quell'Osservatorio etneo, il cui pianter-

reno venne ceduto all'Associazione per lo sviluppo del turismo in Sicilia, a uso di rifugio alpino. Ora si pensa di fondarvi un Museo Nazionale di Vulcanologia, che dovrebbe superare quello di Lipsia, fondato dallo Stübel nel 1906.

** ACICASTELLO ha restaurato il suo storico Castello.

** Recentemente è stata segnalata dal direttore dell'Osservatorio Astronomico di Parigi, Prof. E. Esclangon, l'attività dell'*Osservatorio Astronomico di* CATANIA perchè, sui venti Osservatori di tutto il mondo incaricati di fotografare la carta del cielo e di calcolare le coordinate delle imagini stellari, è il solo, insieme con l'Osservatorio di Helsingfors (Finlandia), che sta per compiere il lavoro affidatogli, col calcolo tanto delle ascensioni rette che delle declinazioni di tutte le stelle fotografate.

** E' stata lanciata l'idea di tenere una *Mostra Mineraria Siciliana*, per richiamare l'attenzione del pubblico sopra la ricchezza delle materie prime minerarie dell'isola.

** In Sardegna si è tenuto un *Congresso Nazionale di Chimica*, il quale ha iniziato i lavori a CAGLIARI e li ha conclusi a SASSARI. Tra le numerose relazioni hanno avuto particolare interesse per l'isola quella di Andrea Sanna sulla flora e il rimboschimento della Sardegna; un'altra di Enrico Macciotta sulle possibilità di sfruttamento della digitale purpurea, che cresce spontanea ad Aritzo, Desulo, Tonara e altrove, e una comunicazione di Aurelio Serra su alcune acque minerali della provincia di Sassari (Ploaghe, Siligo, Thiesi).

** A ORISTANO sono stati iniziati lavori di completamento e di ampliamento dell'acquedotto, con captazione di nuove sorgenti.

** Alla fine di maggio MACOMER ha tenuto una importante *Mostra Zootecnica*.

** Quando sembrava perduta ogni speranza di trovare in TRIPOLITANIA depositi fosfatici, questi sono stati di recente rinvenuti nella bassa valle del Sofeggin e suoi affluenti e nel piano geologico detto Maestrichtiano, il più alto del sistema cretacico. I depositi sono in una successione molto regolare e in istrati perfettamente orizzontali.

** Sta per fondarsi a RODI la « *casa di Dante* », un istituto di alta cultura, che, « mediante corsi estivi aperti a studiosi italiani e dei paesi del Levante, servirà a dare al riaffacciarsi dell'Italia nell'Oriente mediterraneo il carattere spirituale che gli è stato assegnato dal Duce e che gli è imposto dalla sua civiltà ». Il Governo delle Isole Italiane dell'Egeo adatterà a sede dell'Istituzione l'antico edificio cavalleresco detto la Castellana.

** Numerose in tutt'Italia sono state le *Mostre d'Arte Contemporanea*. Ne ricorderemo alcune.

A ROMA la Quadriennale, alla quale hanno preso parte 700 artisti con oltre 1800 opere fra pitture, sculture e disegni, una Mostra del disegno, aperta nella Sede del Circolo delle Arti e delle Lettere e una Mostra d'Arte dei Bancari.

A EMPOLI la II Mostra Mandamentale d'Arte, in cui è particolarmente rappresentato il bianco e nero.

A PISA si è aperta la VI Mostra Provinciale d'Arte.

IMPERIA ha tenuto nel Luglio, in occasione della sua « Settimana », una Mostra provinciale d'Arte.

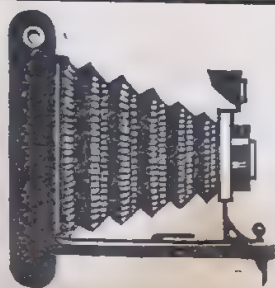
A TORINO si è avuta la VII Mostra Sindacale di Belle Arti, nel Palazzo del Valentino.

A MILANO la VI Sindacale degli Artisti Lombardi. In questa città si è anche deliberato di tenere ogni giovedì, sotto il portico del palazzo della Ragione nella piazza Mercanti, un mercato delle Belle Arti.

A POLA si avranno alcune notevoli manifestazioni. Oltre a una Mostra d'Arte contemporanea, una Mostra fotografica del paesaggio istriano, una Mostra di stampe antiche dell'Istria e del codice dantesco d'Isola d'Istria (che ora si trova nella Marciana di Venezia), anche un'Esposizione d'Arte Sacra Contemporanea; quest'ultima allestita nel chiostro e nel convento di S. Francesco.

A RIMINI la II Mostra d'Arte del Giovane Fascista.

Ad ANCONA la III Mostra Sindacale di Belle Arti, con un premio per un'opera artistica di carattere peschereccio moderno.

A BARI si è tenuta la seconda Mostra del Sindacato interprovinciale Belle Arti di Puglia; a NAPOLI la VI Mostra d'Arte Sindacale; a PALERMO nelle sale del Teatro Massimo, la VI Mostra d'Arte Siciliana; a ENNA una Mostra di pittura e scultura; a NUORO la VI Sindacale d'Arte.

# MERANO

Merano è un nodo centrale dell'intenso movimento turistico estivo nell'Alto Adige e nelle zone adiacenti. Luogo di sosta e centro di partenza per i più begli itinerari di gran turismo verso il Passo del Giovo, verso il prestigioso regno delle Dolomiti ed il suggestivo gruppo dell'Ortles, verso il Lago di Garda, l'Engadina, Venezia. La sua perfetta attrezzatura turistica ne fa il centro di sosta e la base per le escursioni delle migliaia d'automobili che percorrono in questa stagione le belle e ardite strade alpine di cui Merano è il punto di convergenza. La posizione tranquilla degli alberghi e pensioni della stazione climatica, in mezzo ai parchi e giardini densi d'ombra e folti di verde, le meravigliose notti estive meranesi freschissime per l'aria salubre alitata dai vicini ghiacciai, garantiscono una sosta ideale ed un riposo ristoratore. Merano, specie per chi non ama le asprezze di un clima di alta montagna è un ottimo centro di soggiorno estivo. L'esuberanza della flora, la ricchezza di acque sorgive della conca temperano la calura estiva. I concerti giornalieri, le serate danzanti al Casino Municipale ed in altri luoghi di pubblico ritrovo, il nuovo modernissimo bagno comunale a spiaggia con grandi piscine e vasti prati, sono i pregi dell'estate meranese. I suggestivi dintorni, e le due funivie per gli altipiani di San Vigilio e di Avelengo offrono degli incantevoli diversivi per un soggiorno prolungato.

•

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI ALL'

**AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO E DI CURA - MERANO**

# Questa è universalità!

## Rollfilm

Rapidissimo maneggio e trasporto automatico della pellicola! Correzione della parallasse fino alla distanza di presa di cm. 30.

## Lastra

Sviluppo di singole lastre. Riproduzioni a distanze fino a cm. 18 e fotografie micro. Prese difficilissime!

## Pellicola cine

Materiale a buon prezzo.

Fotografie stereo e panoramiche!

Tutto ciò è garantito dalla precisione F.&H. - già provato 140.000 volte.

Rolleiflex

COMPUR

**Rolleiflex Rolleicord**

***Rivolgetevi al Vostro fornitore di articoli fotografici!***

**FRANKE & HEIDECKE - BRAUNSCHWEIG**

**ING. IPPOLITO CATTANEO GENOVA**

**PIAZZA 5 LAMPADI 17**

**ANNO XLI** — **Sommario del Fascicolo di Luglio** — **N. 7.**

LA DIREZIONE GENERALE DEL T. C. I. — *Verso i 500.000 Soci*, pag. 481.
C. BONARDI. — *Col Touring nel Fezzân*, pag. 485.
— *Pagina staccata, Campeggio T. C. I.*, pag. 497.
A. CALDERINI. — *Viaggi e avventure di viaggio dei tempi di Orazio*, pag. 498.
R. BUSCAROLI. — *La Mostra del Settecento Bolognese*, pag. 508.
A. M. COLINI. — *La sistemazione del Tempio di Venere e Roma*, pag. 513.
E. CARLI. — *Il «Gioco del Ponte»*, pag. 520.
C. DEL DRAGO. — *Campeggio*, pag. 529.
a. — *Il Dopolavoro del Touring nella Terra del Duce*, pag. 533.
L. GAZZANIGA. — *Il giubileo della bicicletta*, pag. 541
*Pagina staccata, Monumento a N. Sauro*, pag. 547.
C. ALBERTINI — *Il problema della circolazione stradale al Congresso di Napoli*, pag. 548.
I Giorni e le Opere, pag. V. — Vita del Touring, pag. 209. — Notizie ed Echi, pag. *220*. — Statistica dei Soci al 31 maggio 1935-XIII, pag. *248*.

**Abbonamento 1935: L. 18,50 (Estero L. 36,50).**
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede;* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale N. 3/98 Milano.
**La Direzione della Rivista è affidata, per Delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.**

# LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL

## TOVRING CLVB ITALIANO

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE


Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 7 Luglio 1935 (A. XIII)

## IL NUMERO È POTENZA

# VERSO I 500.000 SOCI

*Il compimento del primo quarantennio del Touring ha dato occasione, lo scorso novembre, di ricordare le grandi tappe, attraverso cui il Sodalizio ha potuto assurgere dalle umili origini all'affermazione attuale. Nato nel 1894 con poche centinaia di Soci, già nel secondo anno di vita ne contava oltre 2000, che dovevano diventare — andiamo a passo di decenni — 20.915 nel 1900; 83.603 nel 1910; 162.336 nel 1920; 400.975 nel 1930; e sono ora 435.427. Un crescendo che teme pochi confronti, così per il ritmo come per la continuità.*

*Saggezza di uomini, tempestività di problemi, efficacia di organizzazione, incarnazione di un patriottismo essenziale e fattivo, scevro di scorie partigiane, tutto concorse a questa continua ascesa, la quale doveva segnare un significativo incremento negli anni dell'Era Fascista.*

*Bello è certo rievocare il passato quando offre visioni e constatazioni così confortevoli, ma nessuno di coloro che appartengono al « Sodalizio del moto », vorrà sostare nella contemplazione di ciò che fu. I* laudatores temporis acti *non sono certo i migliori amici del Touring, che del passato si vale per potenziare il presente, e del presente fa spesso un'anticipazione dell'avvenire. Eppoi, se l'ininterrotto progresso dei più che quarant'anni percorsi, non è che l'estrinsecazione di quella forza di vita che tuttora anima il Sodalizio, perchè non dovremmo guardare fidenti all'avvenire? Noi siamo certi, invece, che l'ascesa continuerà, e chiamiamo a raccolta i nostri amici per segnare al più presto una nuova tappa nel nostro cammino: quella dei* Cinquecentomila Soci.

*Ci vien fatto di ricordare le ardenti parole scritte nove anni fa da Luigi Vittorio Bertarelli a proposito del progressivo accrescimento della nostra famiglia. « Il graduale, continuo, incalzante moltiplicarsi della imponente massa sociale del Touring, esprime nel modo più tangibile il consenso che sempre più si diffonde, la fede che sempre più si rafforza verso la nostra Istituzione, e costituisce un fenomeno sempre più spettacoloso per la vistosità delle cifre che lo rivelano.... Ad ogni finir di mese c'è una grata sorpresa, che si propaga dal prospettino della statistica. E ad ogni fine d'anno, con la somma delle somme, la lieta emo-*

IL CONTINUO ACCRESCIMENTO DELLA MASSA SOCIALE DEL TOURING - LE RIGHE PIENE INDICANO IL NUMERO TOTALE DEI SOCI. QUELLE TRATTEGGIATE, IL NUMERO DEI SOCI VITALIZI.

*zione si fa più forte. Nel censimento annuale è la visione panoramica del Sodalizio che si fa gigante ».*

*Queste parole, e le altre che seguivano, incitatrici di propaganda, non possono leggersi senza commozione perchè il fascicolo de « Le Vie d'Italia » su cui figurano — quello del febbraio 1926 — reca una lugubre aggiunta: un foglietto, applicato all' ultimo momento, in cui è annunciata la morte del grande animatore.*

*Il suo gran cuore non batteva più, ma l'appello che egli aveva lanciato, corse per ogni parte della Penisola e suscitò ovunque consensi e fervore d'azione.*

*I mòniti e gli insegnamenti di Luigi Vittorio Bertarelli e quelli del suo degnissimo successore, il prof. Giovanni Bognetti, sono ben presenti a noi che siamo chiamati a continuare la loro opera e a gettare il seme per la nuova messe nel solco che essi hanno tracciato.*

*Nacque all'aperto, il gran Sodalizio. Pullulò dalle strade d'Italia coi primi pedalatori, cavalcanti il tenue veicolo che pareva, raggiando nel sole, contesto d'aria e di luce; e crebbe a moltitudine balda, sana di sensi e di spirito, disseminata in viandanti solinghi o sciamante a torme gioconde per quanti paesaggi ci svariano la Penisola bella.*

*Come potrebbe il «Sodalizio del moto» straniarsi da questo istinto dell'aperto, da questa legge del numero, che sono le essenze necessarie della sua medesima vita? Se ogni inscritto alla gran Compagnia avesse coscienza di ciò; sentisse quanta animatrice potenza spira ai Reggitori della virtù della Cifra, che assomma il passato, che trepida di futuro, che determina il ritmo del comune cammino, vedrebbe in sè il partecipe d'una creazione grandiosa, si farebbe « pescatore di anime » a questa terrena sua fede.*

*La Geografia e la Storia, la Vita etnica e l'Arte, riespresse nelle effemeridi del Touring come in un Codice perpetuo, ben possono chiamarsi un poema di ricreata Italia. Ma si pensi all'incalcolabile valore che viene a questo poema, ispirato, come è, dal consenso e condiviso dal partecipe spirito d' una folla chiamata a riviverlo nelle migliaia de' suoi singoli cuori e nelle vaste concordie della propria comunità. Come questa forma un popolo d'anime distribuito in seno alla grande stirpe nativa, così ogni partecipe suo aggiunge alla cittadinanza originaria un suo titolo nuovo, si sente ricco d'una Italia più sua, si sente uomo più completo in faccia alla vita e alla storia.*

*Nei campeggi della stagione estiva, nelle escursioni collettive indette — olimpiadi novelle — dal Sodalizio, l'Italiano e l'uomo del Touring è più d'ogni altro disposto alla proficua lezione delle cose. Quanto gli dissero le Guide e le Riviste e le Carte, rientra nella*

*realtà che ora si offre a' suoi occhi, ma che egli, preparatosi negli anni alla scuola del Sodalizio, sorprende e comprende ne' suoi significati più vivi.*

*I doni spirituali che il Touring largisce ai suoi fidi si accrescono per ciascuno di essi quanto più si moltiplica il numero dei chiamati a goderne. Siamo ora 435.427: un numero che è trionfale nei confronti delle remote origini, e anche di quelli raggiunti in tappe a noi più vicine. Questa cifra, per quanto cospicua sia, non può esser paga di sè. E come è legge di vita tendere a una propria armonia, e, come sempre, nel corso dei tempi e nel mutar degli eventi, i popoli amarono fissarsi nelle cifre assolute, così il numero odierno del Touring non può ambire che a compiersi nel proprio intero perfetto*: Cinquecentomila!

*Questa la meta numerica che noi fissiamo a noi stessi sulla strada del nostro avvenire. Chi non vorrà essere con noi nell'affrettare l'incontro con la fatidica cifra?*

*Se ciascun Socio sapesse moltiplicarsi in dieci, di quanto abbreviato sarebbe il cammino verso il termine auspicato! Chè, se giuntivi presto, nell'ardore e nell'ansia comune, ci trovassimo ad averlo superato, noi non ripudieremo l'eccesso. Bandiremo la gioiosa novella: « Siamo Cinquecentomila! », e degli aggiunti in più faremo un manipolo a parte; faremo i primissimi Iscritti per la gran corsa al Milione.*

**LA DIREZIONE**

# LA CAMPAGNA DEL MEZZO MILIONE

Ecco dunque annunciata un'iniziativa, alla quale possono — vorremmo dire: debbono — partecipare tutti i Soci del Touring. Potremmo chiamarla la *Campagna del mezzo milione*. Essa deve avere anzitutto e soprattutto un contenuto ideale: dando la propria adesione al Touring, ognuno deve sentire di rendere omaggio all'italianità di ogni atto compiuto dall'Associazione.

Soprattutto è bene che il Touring si diffonda sempre più nei giovani, ansiosi di sapere e di migliorarsi: le Guide, le Carte, le Riviste, che formano tanta parte dell'attività del Sodalizio, sono strumenti così indispensabili al turismo e alla piena conoscenza del nostro Paese, che non si riesce a comprendere come vi si possa rinunciare. E coloro che sono chiamati alle opere di domani debbono mettersi in grado di conoscere a fondo questa nostra terra, unica veramente per bellezze e per glorie antiche e nuove.

Dopo queste considerazioni ideali, ce se ne consenta una d'ordine pratico: quante volte ci si trova in imbarazzo di fronte alla scelta di un dono, o di un omaggio, o ci si vuole sdebitare di un favore ricevuto, e non si pensa che l'inscrizione al Touring, nella categoria degli Annuali o dei Vitalizi (e a questo proposito è bene ricordare che la quota di L. 200,20 - Estero L. 300,20, per coloro che si inscrivono a vita avrà valore fino al 31 dicembre di quest'anno, poichè, a partire dal 1° gennaio 1936 la quota vitalizia verrà portata a L. 250,20 - Estero L. 400,20) è uno dei doni che può riuscire fra i più graditi! Anche coloro che già appartengono al Sodalizio hanno perciò modo di diffonderne le finalità, ideali e pratiche, sia con l'esempio, sia con la persuasione. Se, come abbiamo rilevato, l'adesione deve essere di natura fondamentalmente spirituale, questo però non esclude che non si debbano apprezzare i benefici che assicura, e non esclude affatto che i Propagandisti ricevano il premio della loro fatica.

Ed è appunto per rendere più allettevole la propaganda che si è pensato alle serie di premi che qui enunciamo.

1) La *Campagna del mezzo milione* avrà inizio il 16 luglio 1935-XIII. Tutti coloro che vi parteciperanno, presentando uno o più nuovi Soci, riceveranno premi in proporzione al numero dei Soci presentati, premi consistenti in pubblicazioni o medaglie da prescegliersi fra tutte quelle edite dal Touring (richiederne l'Elenco): *anche alla presentazione di un solo Socio corrisponderà un premio.*

2) A tutti coloro che avranno presentato — a partire dalla data suindicata e fino a quella della chiusura della *Campagna*, che verrà ul-

teriormente stabilita — 10 *nuovi* Soci annuali (oppure 2 vitalizi, oppure 5 annuali e 1 vitalizio) verrà inviato, dietro richiesta rivolta alla Direzione del Touring e accompagnata dall'elenco dei Soci presentati, un *Buono Premio*. Tale *Buono* avrà il valore di L. 15, impiegabili nell'acquisto di pubblicazioni, com'è detto al [illegible]

[illegible] *Buono Premio*, è ammesso il versamento della differenza in contanti. Se ha un valore inferiore, non sarà fatto luogo al rimborso della differenza, ma questa verrà accreditata per l'acquisto di altre pubblicazioni.

Per l'assegnazione delle medaglie richiedere l'Elenco di cui al N. 1.

Il Propagandista potrà ottenere tanti *Buoni Premio* quante volte avrà raggiunto il sopraindicato numero di presentazioni.

3) Per ogni serie di 100 *Buoni Premio* emessa, verrà estratta a sorte fra i possessori dei *Buoni* stessi una copia dell'*Atlante Internazionale del T. C. I.* e del volume *Gli Stati del Mondo*, suo Commento geografico - statistico. L' estrazione avrà luogo non appena emesso l'ultimo *Buono* di ogni serie di 100.

4) Ai 10 Propagandisti che alla chiusura del Concorso risulteranno presentatori del maggior numero di Soci verrà conferito un premio speciale.

5) I nuovi Soci vitalizi rateali verranno considerati, all'atto della presentazione, come Soci annuali. Il presentatore avrà diritto ai maggiori premi stabiliti per i vitalizi completi solo allorquando i rateali da lui presentati avranno ultimato il versamento della quota.

Le presentazioni di Soci effettuate prima del 16 luglio 1935-XIII saranno premiate secondo le ordinarie norme vigenti fino a quella data per l'assegnazione dei Premi di Benemerenza, norme le quali cesseranno pertanto d'aver vigore a partire dalla data anzidetta.

6) Sono esclusi dall'assegnazione dei premi gli Uffici Succursali e i dipendenti diretti del T. C. I.

**CONSOCI!**

**Richiedete subito al Touring l'opuscolo per la «Campagna del mezzo milione», anche con semplice biglietto da visita recante la sigla «c. m. m.», e accingetevi subito all'opera, per raggiungere l'auspicata mèta dei CINQUECENTOMILA SOCI!**

## NUOVE METE DEL TURISMO COLONIALE

# COL TOURING NEL FEZZAN

Ancora una volta il Touring ha condotto i propri Soci in Libia.

Quanti progressi e quale trasformazione dalla prima Escursione Nazionale, che risale al 1914, quando l'azione militare era ancora in sviluppo, sotto gli occhi degli stessi escursionisti che si spinsero sino al Garian!

Altre Escursioni si effettuarono successivamente, e due di esse hanno segnato una data nei rapporti turistici con quella nostra magnifica Colonia: nel 1931 il Touring, per primo, condusse un gruppo di Soci in visita a Gadames; nel 1933 fu ancora il Touring che ebbe il primato di portare altri Soci all'Oasi di Cufra. Nello scorso aprile è stata rinnovata la visita collettiva a Gadames, e un primo gruppo s'è potuto spingere fino nel Fezzan.

Portare fino a Murzuch un discreto nucleo di turisti, non tutti giovani, con alcune signore, per mezzo di automobili, era sicuramente prova non facile, la quale — senza il generoso concorso e la larga ospitalità delle Autorità Militari e la guida premurosa e simpatica del valoroso ten. col. Corvino — sarebbe stata assolutamente inattuabile. Lo scopo era quello di far conoscere le possibilità dell'interno della Colonia e specialmente della parte più a contatto col deserto, per la quale, inaugurando l'Albergo a Gadames, il Touring aveva dimostrato il proprio interessamento. E può affermarsi che il fine è stato felicemente raggiunto.

**Prodigi della colonizzazione**

La valorizzazione della zona costiera della Colonia, mercè lo spirito d'iniziativa del Governo Fascista, è giunta a un alto grado di

PER LE CANDIDE VIE DI ZLITEN, LA CITTÀ SANTA DELLA TRIPOLITANIA.

sviluppo; e chi torni oggi in Libia dopo qualche anno di assenza, non può non stupirsi di trovare una fascia di rilevante profondità, verdeggiante e produttiva. Il lavoro immane di imbrigliamento delle dune e di ricerca delle acque ha già dato i suoi frutti, e coloro che desiderano gli aspetti e le emozioni del deserto debbono ormai penetrare nell'interno più lontano della Colonia.

Così nello scorso aprile, da Misurata, verde e fiorente, siamo scesi al Fezzan e alla sua capitale Murzuch, ritornando a Tripoli pel Garian: circa 2500 chilometri, percorsi rapidamente su automobili ordinarie, senza il minimo incidente, neppure di gomme, percorrendo la strada o la pista, tracciate attraverso l'immane estensione nella quale alle sabbie si alternano l'hammada, il serir, monti e uidian, strada che consente sensibili velocità.

Questo dimostra che ormai si può andare fino a Murzuch con una rapidità che appena poco tempo fa poteva sembrare un sogno. I lavori di costruzione stradale si svolgono in condizioni particolarmente difficili perchè viene compiuto per mezzo di squadre di indigeni, le quali spostano i loro accampamenti man mano che l'opera si svolge, guidate da nostri sovrintendenti e assistenti che, mossi da un grande zelo e dall'entusiasmo di affermare la energia costruttiva del nostro Paese, affrontano lietamente il sacrificio di una vita durissima.

Crediamo opportuno ricordare a grandi linee lo svolgimento della riuscitissima Escursione, non a solo titolo d' informazione, ma anche per suscitare nei lettori il desiderio di conoscere personalmente un territorio di straordinario interesse e meritevole della più grande attenzione.

Se il paesaggio ci ha conquistati col fascino delle sterminate solitudini, interrotte solo da qualche fortino o da oasi, segni di vita e di pace, è stato con commossa ammirazione e con orgoglio nazionale che abbiamo visto all'opera i nostri ufficiali e soldati, gagliardi, austeri, infaticabili, consapevoli apostoli della Patria nella sua missione di civiltà.

Tripolitania e Cirenaica, recentemente unite amministrativamente in unica Colonia denominata Libia, sono costituite da quattro Commissariati Provinciali lungo la costa: Tripoli, Misurata, Bengasi, Derna e dal Territorio Militare del Sud, che arriva fino ai confini del Tibesti.

Il capoluogo è ora fissato a Hon, dove risiede il Comando del Territorio affidato al Colonnello Farinetti, un coloniale esperto, che, insieme con tutti i suoi dipendenti, fu con noi di una squisita e generosa ospitalità.

Qui tutto è affidato alla industre intelligen-

ARABI INTENTI A SPIANARE UNA DUNA, PRESSO L'OASI DI HON, PER PRESERVARE L'ABITATO DALL'INVASIONE DELLE SABBIE.

za e alla risolutiva praticità militare, le quali vincono giorno per giorno difficoltà nuove inerenti alla organizzazione, al governo, alla vigilanza e alla difesa del territorio. E ciò è possibile solo conciliando, senza formalismi, la fermezza energica con la sollecitudine generosa, per dare sicurezza, protezione, aiuto alle popolazioni stremate, disperse, abbrutite. Sicurezza della vita, sicurezza di raccogliere i prodotti delle semine e di poter allevare lo scarso bestiame: in una parola, la possibilità di un'esistenza tranquilla senza il terrore di razzie. Tale è la missione, tali le necessità che conviene attuare per avere nel retroterra una popolazione tranquilla e fedele. Ed è anche opera di redenzione umana, giacchè le principali cause della decadenza e dello spopolamento della romana Phasania sono state le incursioni di predoni, la miseria, le malattie, la instabilità dell'esistenza. L'Italia vi porta la sicurezza, l'incoraggiamento alla produzione agricola, la ricerca e l'utilizzazione delle

IL PRESIDENTE DEL TOURING SCRIVE LE SUE IMPRESSIONI DEL DESERTO — BAB EL-SAHARA, « PORTA DEL DESERTO », CON IN FONDO LA COSÌ DETTA « TESTA DI GARIBALDI ».

acque, unitamente all'assistenza sanitaria e ai provvidi soccorsi. Così l'ufficiale sahariano, percorrendo per tre mesi la zona a dorso di cammello, con la sua piccola pattuglia, dormendo sotto la tenda, mangiando quello che può consentire la vita nomade, è considerato come protettore e padre: egli reca, dove ancora sono le tracce della penetrazione romana, la realtà della costruzione italica.

Tale è la prima sensazione che si prova visitando questi luoghi, sensazione che si approfondisce in meditazioni feconde mentre si prosegue verso l'interno.

## Verso il Sahara

La prima tappa del nostro viaggio fu a Bu Ngem, modesta oasi di palme che si ergono tra la sabbia, con un piccolo forte e un desolato cimitero cristiano. Siamo già nella distesa infinita, abbacinante. Poco lungi emergono i ruderi di un fortilizio romano: massi rettangolari di pietra, chissà donde portati.

Si riprende la via in una solitudine sempre più desolata, rotta soltanto dall'apparire di qualche rara gazzella fuggente, da un volo di allodole, da qualche arbusto solitario, che in distanza appare albero

tremato e non è se non un duro viluppo di spine, o in quello che vien definito «pascolo per i cammelli», disseminato di radi cespugli legnosi che non si sa come possano costituire alimento per quelle povere bestie nell'atmosfera infocata del deserto.

Sahara in arabo vuol dire duna di sabbia che vola portata dal vento. Di tanto in tanto si scorge all'orizzonte una distesa d'acque: è il *saharab*, l'ingannevole miraggio di cui la letteratura coloniale ci aveva parlato, lasciandoci forse un po' increduli. Ebbene, qui ci si convince della realtà di questo fenomeno ottico che lusinga atrocemente l'ansia del viaggiatore, il quale, inseguendo l'illusione di fresche acque fuggenti, va incontro a un'arsura più tormentosa.

Si scende al sud, tra le dune e la pianura rocciosa, e si entra, dopo 400 chilometri, nell'oasi di Giofra, a Hon, linda, candida, ricostruita dal Comando Militare, base delle operazioni per la riconquista del Fezzan. Qui assistiamo a uno spettacolo tipico: il colonnello Farinetti, allo scopo di difendere l'abitato dalla invasione delle sabbie, ha mobilitato tutta la [illegible] per spia[illegible] duna e tra-

CARTELLI INDICATORI DEL TOURING PRESSO EL-GAF, SULLA STRADA DA HON A SEBHA. — DROMEDARI DA CORSA (MEHARI) INCONTRATI DAGLI ESCURSIONISTI NEL DESERTO.

490

DALL'ALTO: DROMEDARI NELLA STRADA DA BU NGEM A HON. — NELL'[illegible]ATO DI HON. — LA STRADA DA SOCNA A EL CAF, ATTRAVERSO IL GEBEL ES SODA.

sformarla in terreno fertile, con l'ausilio di una forte polla di acqua, miracolosamente scoperta. Al canto delle donne, ai trilli dello *zagarit* (il grido caratteristico femminile di esultanza), al suono di un'orchestra primordiale, a base di tamburo e di cornamusa, si muove intenso il via vai di uomini, di bambini e di pazienti asinelli che lietamente compiono la loro opera. Quando veda il risultato pratico della propria fatica, anche questa gente sa lavorare! Infatti nella parte già coltivata biondeggia il frumento in spighe così pesanti da non temere il confronto coi migliori prodotti della battaglia del grano. Sono esperimenti compiuti in modesta estensione di terreno e con scarse acque, ma l'esempio, condotto con tenacia appassionata dai presidî, denota la possibilità di una ottima produzione, e gli indigeni cominciano a comprenderne il vantaggio e a imitare.

Visitiamo Socna, piccolo agglomerato di case, antico centro che per la fedeltà alla causa italiana patì una tremenda vendetta nel 1914: ripresa dai ribelli, ebbe quasi completamente distrutta la popolazione, demolite le case, insabbiati i pozzi. Rioccupata nel 1928,

è stata ricostruita dai nostri, e va riprendendo vita, grazie specialmente a una sorgente d'acqua purissima di un vasto bacino costruito dai Romani, che gli Italiani hanno riattivato.

Ci riceve il Caimacan Mahadi Musta, decorato al valore, che seppe conquistar la medaglia d'argento combattendo fedelmente con una banda nostra nella infausta vicenda della ritirata alla costa, durante la quale ebbe distrutta l'intera famiglia. A Socna uno di quei bravi maestri che, con alta fede, provvedono a diffondere l'istruzione nella Colonia, solo bianco in tutto il paese, ci accoglie fervido di entusiasmo, e guida la sua scolaresca di colore, la quale tra l'altro ci canta «Quel mazzolin di fiori» e altre canzoni, suscitando una sottile nostalgia delle fresche Alpi lontane.

Dopo Hun siamo in pieno deserto: si scende verso la distesa immensa del *Mons Ater* di Plinio, il Gebel Soda: una catena montagnosa e distese infinite di neri macigni che contrastano stranamente col giallore della plaga circostante. Indi, fra due contrafforti montuosi, ecco il Bab el Sahara, la Porta del Deserto, oltre la quale le sabbie si stendono a perdita

MALINCONIE DEL TRAMONTO SUL LAGHETTO SALATO DI MURZUCH. — IL CASTELLO MERLATO DI MURZUCH. — IL VECCHIO CASTELLO TURCO DI MURZUCH.

IL FORTE ELENA, DI SEBHA, NEL LUOGO OVE SI COMPÌ IL SACRIFICIO EROICO DI UN MANIPOLO DELLA COLONNA MIANI.

di vista. Tra queste si aderge una roccia eròsa dai venti, che ha assunto vagamente la forma della testa di Garibaldi e ne porta il nome per spontanea rievocazione dei nostri soldati, che non può non apparire augurale e significativa.

Seguendo i cartelli indicatori del Touring, giunti sin qui, in pieno deserto e tanto preziosi, usciamo da una valle arida, dominata dagli avanzi di un forte turco, e dopo sabbie e distese infinite per 322 chilometri, vediamo apparire all'orizzonte, torreggiante sulla *gara*, il forte Elena, di Sebha. Qui il 29 novembre 1914 si compì il sacrificio eroico di un manipolo di valorosi della colonna Miani, colti di sorpresa e massacrati. Non indarno! Oggi una costruzione imponente guarnisce l'altura, e presso il forte sorgono le tombe onorate degli Eroi vendicati.

Qui si rivive e si apprezza in tutta la sua gloria la vicenda troppo poco nota della colonna Miani, che, con scarsi mezzi, ma con grande ardimento ed eroici sacrifici, conquistò il Fezzan: essa deve tuttora insegnare e ammonire.

L'ospitalità è anche qui cordialissima da parte degli ufficiali, animati da altissimo sentimento militare. La località offre acqua naturale saluberrima e leggera, veramente provvidenziale in un territorio dove gli abitanti debbono abituarsi a quella salmastra, e i bianchi a bere acqua minerale. L'abitato, chiuso fra alte mura di mattoni essiccati al sole, materiale di costruzione in uso qui ove non piove che rarissimamente, è tra i più antichi, e ne è prova il nome che significa « sette », giacchè un tempo il Fezzan contava ben 101 paesi, indicati in ordine progressivo secondo l'epoca di costruzione.

Da Sebha si prosegue in una pianura per-

LA COLONIZZAZIONE AGRICOLA DEL FEZZAN: MAGNIFICI PRODOTTI DELL'ORTO SPERIMENTALE DI SEBHA.

fettamente livellata, di oltre 150 chilometri. Tocchiamo la piccola oasi di Goddua (significa « domani » pel viandante diretto a Murzuch) agreste e tranquilla, serrata fra palme e tamerischi intorno al candido marabutto. Nella sosta ci accorgiamo di essere vicini al tropico dal sole perpendicolare di mezzogiorno che non dà quasi ombre. Intanto gli indigeni vengono ad osservare i forestieri e ad offrire piccole fresche uova di minuscole galline, e oggetti tessuti con fibra colorata.

GLI SCOLARETTI ARABI DI SOCNA, CHE CANTARONO CANZONI ITALIANE IN ONORE DEGLI ESCURSIONISTI — PREPARATIVI PER UNA FANTASIA A MURZUCH.

## La nostra meta sahariana: Murzuch

Ed ecco in breve profilarsi sull'orizzonte le palme di Murzuch, nostra meta sahariana.

Il paese sorge in pieno deserto. Il vecchio castello turco (ove fu tenuta prigioniera per lungo tempo la Missione Sanfilippo-Sforza) è una imponente costruzione che ora cade in rovina. Invece l'abitato sorge tra le palme copiose, e ormai è stata compiuta la fabbrica della sede nostra, veramente grandiosa e degna.

Oggetto di viva curiosità da parte nostra è, dal punto di vista folcloristico ed etnico, l'animatissimo mercato. Assistiamo poi ad una fantasia, durante la quale è frequente il

UNA VIA DI BRACH CON LA SUA INSEGNA VEGETALE.

grido di « Viva l'Italia », e visitiamo il caratteristico laghetto di acqua salmastra festeggiando la Pasqua con i simpatici ufficiali del presidio. La sera contempliamo un [illegible] luminoso; poco dopo appare sull'orizzonte la Croce del Sud.

Ma conviene prendere la [illegible] che attraversa per 350 chilometri il deserto da Murzuch a Brach. Così più eloquente ed attraente è il contrasto con l'oasi di Brach, sede del Comando di un magnifico Gruppo sahariano. [illegible] verde oasi ombrosa, nella quale sorge il paese lindo e ordinato, che ci dimostra coi canali sapienti, [illegible]rati, gli orti di primizie, i palmeti, quale meravigliosa vegetazione possa dare una sorgente. Questa sosta [illegible]ortante concorre a farci sopportare senza grave disagio la più alta temperatura avuta durante il viaggio, svoltosi, anche per questo, in condizioni felici: 51 gradi al sole e 41 all'ombra.

La sorgente, che è la ricchezza e la vita di Brach, ricorda quella di Gadames. Ha risentito, ci narrano, il terremoto recente di Formosa, in circostanze di biblico prodigio. Venerdì all'ora della preghiera, cioè nel giorno e ora in cui (secondo il Corano) avverrà la fine del mondo, il terremoto fece sgorgare improvvisa dalla fonte una colonna d'acqua rossa, alta « come una donna »: presagio di guerra! A Brach la popolazione ha florido aspetto. La nostra scuola è apprezzata e frequentata da ragazzi, i quali hanno persino imparato a nuotare e diguazzano felici nelle acque di una ampia piscina: fatto significativo questo per un popolo che si lava assai poco.

Dell'antichità di Brach è prova anche la scoperta fatta nelle vicinanze dai nostri Sahariani (che per amor del dovere e del luogo debbono interessarsi anche d'archeologia), di alcune tombe con scheletri e oggetti antichissimi, sembra antecedenti alla conquista romana, oltre che di sculture rupestri. Probabilmente sono dell'epoca dei Garamanti, i remoti dominatori del Fezzan, di cui si vedono in rovina lungo la via i castelli, che si ricollegano alle scoperte di Ubari.

Certo una indagine sistematica e paziente, compiuta seguendo il consiglio, le notizie, gli itinerari faticosi degli ufficiali nelle lunghe esplorazioni nel deserto, darebbe importanti frutti.

Interessante, la ridente oasi di Maharuga,

[illegible] INDIGENI DI BRACH DIGUAZZANO IN UN'AMPIA PISCINA LEGGIADRAMENTE INCORNICIATA DI PALME.

ove nel dicembre 1913 si svolse il combattimento con il quale la colonna Miani conquistò il Fezzan riportando quaggiù i discendenti di Roma.

## La lugubre beffa di un uccello

Da Brach a Gheriat (450 chilometri di deserto senza alcuna traccia di vita!) si raccontano terribili vicende di viandanti dispersi nella distesa infinita e morti di sete: la fantasia indigena narra la tetra beffa giocata da un uccellino chiamato «Mocca», il cui canto, affine al cigolio della carrucola del pozzo, fece sorgere in una carovana l'illusione di fresche acque vicine, e la indusse ad abbandonare ogni modesta riserva, conducendola a morte.

El Gheriat: un forte sull'altura, un'oasi [illegible]so nella valle [illegible]ta dalle acque e [illegible] degradazione at[illegible]ca, in un paese [illegible]rrido ma pittoresco. Vi è anche qui un'iscrizione che ricorda la presenza di Roma.

Si passa da Mizda, imponente per i suoi forti, interessante per le sue torri e per le palme, e infine, per una successione di anguste gole memorabili per i fatti d'arme della guerra libica, mentre il paesaggio va man mano mutando, si giunge al Garian, cioè al limite coltivato e redento della nostra Colonia,

OSSA UMANE E SUPPELLETTILI DI ANTICHISSIME TOMBE, PRESSO BRACH.

che ci offre il verde fresco e allettante dei campi di Tigrinna.

L'Escursione è ormai compiuta. Si discende, per la magnifica e ormai fertile pianura alla bella Tripoli. Il confronto fra questa zona un tempo sterile, oggi fecondata dal tenace sforzo della nostra gente, e i nuclei, le oasi del Sahara, ci fa sgorgare dall'animo un sentimento di fierezza e il convincimento che è pur necessario tenere l'interno per garantire la Colonia, la quale torna alla floridezza antica. Se è assurdo sperare che tutta l'immensa distesa desertica possa esser resa fertile, si deve riconoscere tuttavia la possibilità di ridare al Fezzan uno sviluppo economico e demografico, assicurando una vita operosa, sicura e tranquilla a quelle popolazioni, le quali solo ora cominciano a intravedere la possibilità di una esistenza meno travagliata. Il nomadismo è fenomeno che si vince soltanto legando gli indigeni alle oasi, alla terra, e questo cominciano ora ad apprezzare.

## La valorizzazione turistica del Fezzan

Il Touring Club Italiano è lieto e fiero di questa Escursione che rappresenta un poco una scoperta, giacchè le bellezze naturali, l'interesse suscitato dal Fezzan sono grandi. Oggi, mercè la sapiente e tenace opera del Governo Fascista, è possibile percorrere in piena sicurezza la Colonia fino agli estremi confini. Basta provvedere a che il turista possa ottenere rifornimenti di benzina dai depositi e distributori dislocati lungo tutto il percorso, creare con qualche alberghetto la possibilità di soggiorno, e la gita al Fezzan sarà indubbiamente una tra le grandi attrattive della nostra Colonia.

S. E. Balbo, sapiente Governatore della Colonia, ha dimostrato di avere la sensibilità realistica del problema turistico. Basta considerare l'impulso dato all'attrezzamento alberghiero di Tripoli, che vanta ora numerosi ed ottimi alberghi, sì da non temere il confronto con i maggiori centri della Madrepatria, e a quanto è stato fatto per la valorizzazione turistica di Gadames, con la costruzione di ottimi alberghi a Jefren, a Nalut e a Gadames stessa. Noi siamo certi che l'infaticabile Governatore della Libia saprà affrontare risolutamente anche il problema della valorizzazione turistica del Fezzan. Il Touring Club Italiano darà con fede e con entusiasmo il proprio concorso.

**CARLO BONARDI**

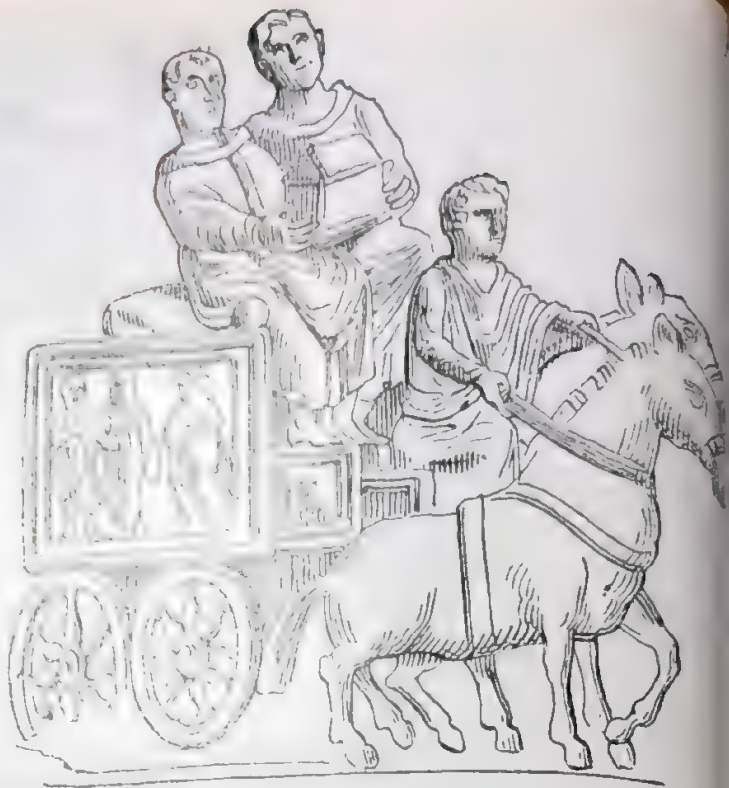
*(Fotografie ing. Carlo Barela, avv. Giuseppe Granazio, rag. Vincenzo Amodeo e ing. Gino Rebora).*

RIFORNIMENTO DI BENZINA ALLE SOGLIE DEL DESERTO.

**LA VAL VENEGIA**

E' un'ampia, pittoresca vallata, percorsa da una strada costruita durante la Guerra, tutta verdeggiante di ricchi pascoli e di fitte pinete, dalla quale si ergono improvvise, con slancio arditissimo, le imponenti muraglie dolomitiche della catena settentrionale delle Pale di S. Martino. A [illegible] m., presso le sorgenti del Travignolo, sarà montato il *XIV Campeggio del Touring*, nei prossimi mesi di luglio-agosto, suddiviso in tre turni di 10 giorni. Chiedere il programma illustrato, inviando francobollo da 50 centesimi.

NEL BIMILLENARIO ORAZIANO

# VIAGGI E AVVENTURE DI VIAGGIO DEI TEMPI DI ORAZIO

VIAGGIATORI A BORDO DI UNA « CARRUCA » - DA UNA TAVOLETTA D'AVORIO DEL TESORO DELLA CATTEDRALE DI TREVIRI.

*Egressus magna me excepit Aricia Roma | hospitio modico, rhetor comes Heliodorus.*

« Uscito appena dalla grande Roma, mi accolse in modesta ospitalità Aricia; m'era compagno il rètore Eliodoro » (Sat. I, 5, 1-2).

Così s'inizia la più celebre e forse anche la più letta, nè dobbiamo domandarci qui se letta bene o male, tra le descrizioni di un viaggio autentico che gli antichi ci abbiano lasciato, quello cioè che nell'autunno del 38 av. Cr. Orazio compiva al seguito di Mecenate, da Roma a Brindisi, dove l'amico di Augusto, protettore e amico di Orazio e di Virgilio, si recava per preparare quell'accordo fra Ottaviano ed Antonio, che parve dar tregua al contrasto fra i due contendenti, col riservare al primo l'Occidente e all'altro l'Oriente.

### L'itinerario di Orazio

Fissiamone qui, a ricordo degli immemori e a chiarimento di tutti, i tempi e i percorsi di tappa in tappa, in uno schema di itinerario turistico moderno, ricavato s'intende dal testo di Orazio, itinerario che si svolge, come è noto, in gran parte sul percorso dell'Appia antica.

1° giorno: Roma-Aricia, 18 miglia - Orazio è in compagnia di Eliodoro.

2° giorno: Aricia-Foro d'Appio, 20 miglia - Il Poeta avverte che per coloro che hanno fretta codeste due prime tappe [illegible] compiere anche in un giorno [illegible] di notare che alla nuova tappa [illegible] all'inizio delle paludi Pontine, l'acqua è cattiva, sicchè è meglio astenersi dal bere e dal mangiare.

Notte sul 3° giorno: Foro d'Appio-Anxur (Terracina), 20 miglia - Questo tragitto notturno è compiuto sopra una barca che fa servizio sul canale navigabile che fiancheggia l'Appia attraverso la palude. Una mula tira il veicolo dall'alzaia; rane, zanzare, grida di barcaioli e di servi; impossibile dapprima dormire, e allora barcaiolo e viaggiatori, non senza la complicità di Bacco, intonano a gara canzoni d'amore, finchè s'addormentano i viaggiatori e ne approfitta il barcaiolo per legare la mula ad un sasso e addormentarsi a sua volta sulla riva. Se ne accorge verso l'alba uno dei viaggiatori, che, infuriato, balza a terra dalla barca e costringe col bastone mula e padrone a riprendere il cammino; alle 10 sono al sacello della ninfa Feronia, dove sbarcano, si lavano, fanno la prima colazione e proseguono poi, per altre tre miglia, fino a Terracina, in vettura.

3° giorno: Fermata a Terracina; incontro con Mecenate, L. Cocceio Nerva e C. Fonteio Capitone, che faranno parte della comitiva.

4° giorno: Terracina-Fondi-Formia, 24 miglia - Ospitalità offerta in casa di L. Licinio Terenzio Varrone Murena, cognato di Mecenate e di Fonteio Capitone.

5° giorno: Formia-Sinuessa-Ponte Campano, 25 miglia - A Sinuessa s'aggiungono alla comitiva Plozio Tucca, L. Vario e il poeta

Virgilio, venuti forse da Napoli; ospitalità per la notte in una piccola villa mantenuta a spese dello Stato, presso il ponte campano.

6° giorno: Ponte Campano-Capua, 22 miglia - L'arrivo a Capua è ancora di buon mattino. Orazio e Virgilio vanno a riposare.

7° giorno: Capua-Caudio, 21 miglia. Ospitalità in una villa di L. Cocceio Nerva, che sovrasta gli alberghi di Caudio. Dopo il pranzo il banchetto è rallegrato da una contesa a modo delle antiche atellane, fra un liberto, ora scrivano di Mecenate, e Cicirro, forse schiavo di Cocceio.

8° giorno: Caudio-Benevento, 12 miglia. L'osteria minaccia di bruciare per un incidente di cucina.

9° giorno: Benevento-Trevico, 20 miglia - Diversione dall'Appia per la via Minucia, più breve e più erta, attraverso i monti del Sannio e dell'Apulia; parte del tragitto è fatta a piedi.

10° giorno: Da Trevico a una piccola città, il cui nome il poeta non può includere nel verso (Ascoli Satriano? Erdonea?), 24 miglia - Il viaggio è nuovamente in vettura. Nell'ignota città l'acqua è così scarsa che è messa in vendita. In compenso c'è un pane eccellente, che il viaggiatore suole portare con sè per le tappe seguenti.

11° giorno: dall'ignota città a Canosa, circa 25 miglia - Acqua grama e pane pessimo. Vario abbandona la comitiva.

12° giorno: Canosa-Ruvo, 30 miglia circa, strada cattiva ridotta ancora peggiore dalle piogge.

13° giorno, Ruvo-Bari, 21 miglia - Strada ancora peggiore.

14° giorno: Bari-Egnazia, 31 miglia - Scarsità d'acqua, visita al tempio di Egnazia, dove mostrano il legno che s'incendia per forza naturale.

15° giorno: Egnazia-Brindisi, 44 miglia.

### Velocità antiche

Un viaggio, dunque, di circa 550 km. in 15 giorni, fatto quasi tutto in vettura, con una media di circa 35 km. al giorno, che non rappresenta certo un *record* di velocità, neppure per i Romani. Il primo a riderne sarebbe stato forse lo stesso Cesare, di cui si racconta che era riuscito a fare perfino 150 km. al giorno, quando non si voglia pensare a quel corriere, che più tardi, a metà del III secolo, aveva annunciato a Roma l'assassinio di Massimino il Trace, sotto le mura di Aquileia, percorrendo a cavallo il tragitto Aquileia-Roma in un tempo che si calcola di circa 210 km. al giorno. La media di 40 km. era in ogni modo, nella buona stagione, quella considerata generalmente come normale.

ITINERARIO DEL VIAGGIO COMPIUTO DA ORAZIO NELL'AUTUNNO DEL 38 AV. CR.

LA VIA APPIA IN VISTA DI TERRACINA

Quale fosse il mezzo di locomozione su strada adoperato da Orazio in quell' occasione, egli stesso ci dice: la *rheda,* vettura a due e poi a quattro ruote, tirata da due o anche da quattro o più cavalli o mule, e fatta, al tempo del Poeta, per non più di tre viaggiatori con pochi bagagli. Nè pare che Orazio disdegnasse mezzi anche più umili e forse meno comodi di viaggio, come quando in altra satira (I, 6, 105), diretta a combattere la vana ambizione, allude ad un suo viaggio a Taranto, fatto a dorso di mulo « cui la bisaccia rovina col suo peso i lombi e il cavaliere i fianchi ».

...M », CALESSINO PER VIAGGI RAPIDI - DA UN BASSORILIEVO DI IGEL PRESSO TREVIRI.

Del resto, un maggior lusso di particolari da parte del poeta, anche se poteva sembrare inutile alla curiosità dei contemporanei e all'efficacia della rappresentazione visiva del suo viaggio, avrebbe giovato indubbiamente alla curiosità e alla chiarezza di visione dei moderni, che, anche a distanza di pochi decennî, hanno ormai dimenticato le diligenze e le più umili vetture, per adeguarsi alla mentalità caratteristica dei viaggi sui *rapidi* o sugli apparecchi volanti.

## L'Appia "regina delle strade„

Qualora pertanto volessimo ricostruire nella nostra fantasia le circostanze del viaggio oraziano nella sua realtà, come tipica rappresentazione dei costumi di viaggio di venti secoli or sono, molti e significativi particolari, attinti da numerose altre fonti, saremmo costretti ad aggiungere; nessuno più opportuno di quelli che si possono raccogliere intorno all'Appia, « la regina delle strade », come ebbe a chiamarla Stazio, per la sua antichità e per il suo traffico.

Ed ecco subito all'uscire stesso, come dice Orazio, « dalla grande Roma » la nostra attenzione richiamata dal traffico particolare delle porte della città, dove in causa del divieto di percorrere con veicoli le vie cittadine, aveva inizio, come da una stazione fer-

roviaria di partenza, il traffico verso la campagna e lungo le strade di grande comunicazione, porta Capena, puro ricordo oggi, accanto alle verdi pendici di Villa Celimontana, la ninfa Egeria, ispiratrice di Numa, presso la fonte delle Camene; la porta è descritta, pochi decenni più tardi di Orazio, nei preparativi della partenza di Umbricio per la « deserta Cuma », da Giovenale (III, 11): « mentre aggiustavan tutta la sua roba | sopra un unico carro, alla stillante | porta Capena presso gli archi antichi | sostò l'amico. Qui dove già Numa | appuntamento dava alla notturna | amica... qui... | ... nella valle della ninfa | Egeria discendemmo » (trad. Ageno).

Forse non ancora al tempo di Orazio i Giudei, come dice Giovenale, avevano affittato il bosco che racchiudeva la sacra fonte e il tempietto e stavano « cacciate le Camene » mendicando; ma forse già allora, a pochi passi di là, era la così detta piazza della *carruca*, cioè della carrozza, dove accanto sorse la sede della corporazione dei conduttori di coteste vetture di lusso, privilegio di magistrati e di principi ed esempio di arte e di ricchezze. Forse qui erano in età imperiale anche altre sedi di addetti ai trasporti, sull'esempio di quelli che ci sono ben noti per altre città: celebri, fra i tanti, nei ricordi dell'epigrafia latina, gli *iumentarii* di porta Vercellina e di porta Giovia a Milano, consacrati in un'iscrizione che si trova tuttora nel Castello Sforzesco, e quelli della porta Gallica a Fossombrone, o i *cisiarii*, o affittuari di *cisii*, calessini o vetturette leggere per viaggi rapidi, come alla porta Stabiana di Pompei.

E seguiamo ora Orazio in viaggio lungo

…RRUCA », RIPRODOTTA DA UN BASSO-
…EBRE DI VAISON.

GIOVANE DELLA BORGHESIA A CAVALLO - TERRACOTTA DI SUS (AFRICA)

l'Appia antica, celebre sì, ma non certamente una delle più grandi e delle meglio costruite; basti dire che le carreggiate non oltrepassavano i metri 4,30, mentre altre vie raggiungevano e superavano i 6; solo le vie delle Alpi talora si riducevano a 2 metri o poco più. Via stretta dunque l'Appia, chiusa spesso fra proprietà private che la cingevano di sepolcri e di ville fino alla stessa Aricia, che fu la prima meta di Orazio, ma in compenso quale traffico continuo verso i porti delle navigazioni d'oltremare, Pozzuoli e Brindisi, verso le ville del lusso e del piacere, Baia, Capri, Sorrento, verso i luoghi della fede, Lavinio, Nemi, Minturno!

Non all'occhio distratto di Orazio, che pur riconosce l'Appia come una delle vie più frequentate (Epist. I, 6, 26) e tale che può contendere nel primato solo colla Tiburtina (Sat. I, 6, 107), o alla consuetudine quotidiana della sua osservazione, ma al nostro ricordo, alimentato dalle letture dei documenti superstiti, l'Appia appare popolata dalle imagini lontane dei suoi frequentatori più caratteristici e più noti. Alcuni di essi Orazio poteva ritrovare nelle memorie del suo stesso passato, altri, pur appartenendo ad età di po-

UN « CARPENTUM » - DA UN BASSORILIEVO.

co posteriori, riproducono certo il costume e le consuetudini anche di tempi più antichi: il 20 gennaio del 52 av. Cr., Tito Annio Milone, seduto in vettura, avvolto nel mantello, accanto alla moglie e con grande corteo di schiave e di fanciulli è avviato a Lanuvio in pellegrinaggio « solenne, legittimo, necessario » alla dea della città, ed ecco farglisi incontro Clodio, l' avversario, a cavallo, senza bagagli, senza la moglie e senza il solito corteggio di Greci; quindi l'assalto, e la difesa di Milone, e l'uccisione di Clodio; quindi il lungo strascico di rancori e di vendette; e la parola immortale di Cicerone, che tramanderà ai posteri a distanza di secoli l'episodio sanguinoso dell'Appia. Qualche decennio più tardi, Properzio sorprenderà sull'Appia, diretta anch'essa a Lanuvio, l'infedele Cinzia e la fisserà nel ricordo fino a noi (IV, 8, 15): « qui da cavalli dal pelo raso, fu recata la Cinzia mia; fu Giunone il pretesto, ma vera causa Venere; Appia, dimmi, ti prego, qual grande trionfo essa ebbe, testimone tu stessa, correndo le ruote sul tuo selciato.... Dando di se stessa spettacolo, essa s' era seduta sospesa sull'alto del carro, e osò guidare i cavalli attraverso quei luoghi pericolosi; e taccio le seriche vetture... e i cani Molossi cinti di collane ». Ed ecco accanto al liberto arricchito che, secondo Orazio (Ep., 4, 11), « ara mille iugeri del fondo Falerno e logora la via Appia coi suoi corsieri », il ricco irrequieto e scontento di Lucrezio (III, 1061) che « corre a precipizio verso la sua villa [illegible] corsieri e incitandoli qua[illegible] portare aiuto a un incendio [illegible] vo abbandonarsi tosto, alla [illegible] affrettarsi a tornar subito [illegible] o le gare dei guidatori dei [illegible] sorpassarsi a vicenda, [illegible] quali in occasione di disgrazie [illegible] nerà la legge romana; o i [illegible] delle donne « coronata la fr[illegible] avviate con le fiaccole alla [illegible] nia di Diana Aricina; e più [illegible] cortei di Nerone, con mille [illegible] ze trainate da mule ferrate d[illegible] gento e con una turba di mula[illegible] ri, di guidatori, di corrieri [illegible] mente vestiti ed adorni. U[illegible] rievochiamo Seneca il filosofo (epist. 87, 2[illegible] in una sua gita di piacere: « con pochiss[illegible] schiavi, quali un solo veicolo poteva conte[illegible] re, e senza nessun bagaglio, se non quello [illegible] potevamo portare indosso, Massimo ed io a[illegible] biamo passato due giorni felicissimi... La [illegible] tura su cui viaggio è da contadini; le mule mostrano che son vive solo perchè cammina[illegible] no, e, se il mulattiere è scalzo, non è già per[illegible] chè abbia troppo caldo. Faccio uno sforzo a lasciar credere che un tale veicolo è mio; [illegible] vi trattiene ancora uno stupido rispetto umano. Ogni volta che troviamo un equipaggio più curato, arrossisco malgrado la mia volontà; prova che i sentimenti di cui io canto le lodi non sono ancora con sicurezza e solidità in me; arrossire di una vettura umile, vuol dire essere esposto a vantarsi di una vettura ricca ». Seneca in carrozza sulla Via Appia per una partita di piacere, secondo i suoi gusti, non è certo un'immagine che le scuole abbiano occasione troppo spesso di rievocare.

UNA « [illegible] » DA UN BASSORILIEVO TROVATO PRESSO L'ANGRES

VIAGGIATORE IN TENUTA DA VIAGGIO CHE STA FACENDO I CONTI CON L'OSTESSA - DA UN BASSORILIEVO DI ISERNIA.

## Il servizio delle Poste Imperiali

I cortei e i convogli si dilungano, dileguano ad uno ad uno nel ricordo; ci fermiamo ora con uno di essi, come fa Orazio presso il ponte Campano ad una *villula* dove un *parochus,* un « fornitore », porta al Poeta e ai compagni legna e sale; è questo uno degli innumerevoli posti di rifornimento di animali e di viveri o di fermate per passarvi la notte, che, sotto il nome di *mutationes* e di *mansiones,* Augusto stesso aveva istituito con provvida iniziativa per tutto l'Impero, nella organizzazione di quel servizio di posta, o *cursus publicus,* che, forse in parte imitato sull' esempio persiano, l' Imperatore aveva esteso a tutto il dominio di Roma, facendone uno dei più importanti elementi di informazione e di coesione del vastissimo Impero.

Coloro pertanto che viaggiavano per scopi pubblici, trovavano lungo le grandi vie, a intervalli all'incirca di 14 chilometri, delle « fermate », e a più brevi intervalli dei « luoghi di cambio », dove una intiera organizzazione di persone, di animali, di veicoli e di edifici era attrezzata per accogliere l'ospite in riposo e per fornirgli mezzi adeguati per proseguire. Interessante doveva essere la vita di queste « stazioni », alle quali affluivano, oltre che i viaggiatori, anche, come dicono gli Autori stessi, gli sfaccendati, per sentire le novità del giorno, recate dai corrieri di passaggio.

C'erano gli *stationarii,* paragonabili ai nostri capistazione, e i mulattieri, responsabili della cura e della custodia di un certo numero di muli, e i *carpentarii* che avevano cura dei *carpenta,* vetture di lusso adoperate soprattutto dai ricchi, e i *bastagarii,* adibiti in modo particolare al servizio bagagli; e c'era anche, nelle « stazioni » più importanti, un veterinario sempre pronto a intervenire. Arrivano viaggiatori, muniti tutti di un loro particolare diploma, detto in seguito *tractoria* (donde il nostro nome di « trattoria » ad indicare appun-

...RE E UN CONVOGLIO DI VIAGGIATORI SU CARRO - DA UNA STELE FUNEBRE ORA AL MUSEO DI BUDAPEST.

MAGISTRATO SU UN COCCHIO TIRATO DA MULI E PRECEDUTO DA DUE LITTORI COI FASCI - DA UN BASSORILIEVO DI AQUILEIA

to uno dei tanti luoghi di ristoro, o ristoranti, come ora si dice, per viaggiatori), e tutto il servizio era messo a disposizione di essi; arrivavano *tabellarii*, assai spesso schiavi pubblici, che facevano servizio normale di corrieri, e arrivavano *speculatores* a cavallo per i dispacci più urgenti e tratto tratto i così detti *tabellari diplomarii*, che avevano la precedenza su tutti perchè recavano ordini particolari dell'Imperatore; nè mancarono poi i *frumentarii*, specie di agenti segreti in servizio di spionaggio per conto dell'Imperatore, e i *curiosi* o *curagendarii*, ispettori delle poste nel loro funzionamento e coi loro impiegati.

Col tempo crebbero i privilegiati ai quali era consentito il « biglietto gratuito di servizio » e si migliorarono certamente e si perfezionarono i servizi di « stazione », da quelli, a dir vero alquanto rudimentali ai quali accenna Orazio, a quelli di cui abbiamo notizia per il III e il IV secolo d. Cr.

Accanto ai servizi ufficiali di posta è evidente che si dovettero formare ben presto anche servizi ausiliari privati, sia per i trasporti di persone e di merci, sia per ospitare i viaggiatori durante le loro fermate o all'arrivo nei luoghi di temporaneo soggiorno.

## « Straniero, bada dove alloggi! »

Nella descrizione oraziana, da cui siamo partiti, il Poeta e i suoi compagni, quando non sono ospiti nelle ville di amici o nella « stazione » ufficiale, non disdegnano di entrare in alberghi modesti, come a Benevento dove « mentre l'oste | girava premuroso, un arrosto di tordi assai magri | ebbe a bruciare. Le fiamme, spingendosi fuor del camino, | invasero la vecchia cucina, e lambivan già il palco. | Allora i commensali famelici e i servi tremanti |tutti in moto a salvare la cena, ad estinguer il fuoco » (trad. Chiarini).

Alberghi, come si vede, poco confortevoli, anche per personaggi di vaglia, quali erano Orazio e i compagni, ma certo numerosi e sparsi dovunque sulle vie battute, come dice, del resto, il nome stesso di certe località da *tabernae*, come *tres tabernae* appunto sull'Appia, a testimonianza di osterie e di alber[illegible] costruiti.

C[illegible] l'aspetto e la decenza di moltissimi [illegible] della maggioranza di essi fossero largamente repulsivi per molti di noi moderni, è fuori questione, anche se l'insegna poteva essere curiosa e l'invito posto fuori nel-

STATUETTA BRONZEA DI UN CAMMELLO, TROVATA IN SIRIA

la str[illegible] e la parola dell'oste o dell'[illegible]essa allettanti. Le insegne: [illegible]co qua l'albergo « al gallo [illegible] « alla stalla delle olive », [illegible]la spada », « all'aquila gr[illegible] », « all' aquila minore », [illegible]la grande gru », « all'orso [illegible] appello », e così via.

Gli appelli dell' oste iscritti come a[illegible] al di fuori: questo di Liene: « Qui promette lucro Mercurio, Apollo salute, Septimano (l'oste) l'alloggio con vitto. Chi vorrà venire, si troverà anche meglio. Straniero, bada dove alloggi! ».

Per gli appelli orali, oltre i saluti pressanti dell'oste, di cui parla Plutarco, valga per tutti, e per tutti i casi più umili, il saluto della Copa Sirisca Virgiliana con la celebre filosofia del *pereat qui crastina curat | mors aurem vellens « invita »* ait « *venio* ». « In malora chi cura il domani; la morte sussurra all'orecchio: vengo tuo malgrado ».

Questi gli inviti, ma non mancano, come si può intendere, gli echi dei malcontenti: bricconate e ruberie dell'cste e talora di pessimo gusto, « estivi » animali insediati come a casa loro nei letti degli ospiti, fumo e odori nauseabondi e strepiti e canti, e promiscuità con mulattieri e facchini.

Solo forse dei prezzi non sentiamo generalmente menar lamentele, anche perchè paiono anche a noi nel confronto, non dico coi prezzi alberghieri moderni, ma neppure coi prezzi correnti degli antichi, assai bassi. Celebre è a questo proposito un'iscrizione di Isernia che calcola un pranzo senza vino per 3 assi e il fieno della mula a due assi, un totale di circa lire 0,50 in moneta moderna, e anche più celebre un passo di Polibio (II, 15) che ci fa sapere che negli alberghi della Gallia Cisalpina verso la metà del II secolo av. Cr. il viaggiatore era invitato a pagare un prezzo fisso, che bastava a tutto, e raramente passava la somma di un quarto di obolo, che al massimo potremmo oggi calcolare 25 centesimi.

Di alberghi di lusso comunque, tranne forse che a Canopo, a Baia e in qualche altro luogo di particolare importanza nella vita mondana dell'impero, non è il caso di parlare, e ciò spiega anche perchè spesso le famiglie cospicue preferivano viaggiare con grande corteggio di servi, che disponessero pur sotto le tende da campo un servizio più conforme alle consuetudini del padrone. Nè ciò faceva, a quanto riferiscono gli autori, soltanto Poppea, che si lasciava precedere nei viaggi dalle mandre delle seicento asine, che dovevano fornire il latte per il suo bagno quotidiano, ma anche l' austero Catone che, a quanto dice Plutarco, viaggiando in Asia Minore, mandava innanzi il cuciniere e il panettiere a prepararli i quartieri notturni.

[illegible] RAPPRESENTANTE UN CARRO CON BOTTE, [illegible]ATO DA UNA COPPIA DI MULI.

Nè con l' eliminazione degli osti potevan dirsi finite le tribolazioni del viaggiatore antico, chè gli autori ci ricordano le vessazioni dei doganieri e le minacce dei briganti; i primi,

uomini di pessima stampa, e si capisce, presso i contribuenti, e forse non del tutto rigidi custodi del diritto del viaggiatore; gli altri, soprattutto temibili proprio al tempo di Orazio, e cioè alla fine delle guerre civili, che avevano contribuito ad alimentare il brigantaggio nelle terre d'Italia, comprese le paludi Pontine e la selva Gallinaria, presso Cuma, come ci ricorda Strabone.

Tempi paurosi specialmente per il viaggiatore notturno, quando di notte, dice Properzio (III, 16), era malsicuro persino il tragitto Roma-Tivoli, e quando Augusto credette opportuno di stendere cordoni militari a protezione di alcune vie.

## I Romani, viaggiatori irrequieti

Viaggiare riuniti a gruppi o seguire funzionari scortati da militi era per molti un sistema di sicurezza; le forche coi crocefissi piantati qua e là lungo le vie romane, dove un brigante era stato giustiziato sul luogo stesso dei suoi delitti, contribuivano, come si può immaginare, a dare una non desiderabile variante al paesaggio antico in confronto col moderno.

Nè si deve credere perciò che i più si astenessero per questo dall'affidarsi al vantaggio, al piacere e anche all'emozione del viaggiare, chè Plinio stesso potrebbe ripeterci, a proposito dei suoi contemporanei e dei contemporanei di Orazio, che « la natura umana è avida di novità e di viaggi »; nè manca una serie numerosa di prove, che potremmo largamente addurre dai documenti superstiti, di cotesta irrequieta anima romana specialmente nei secoli dell'impero, in cui risentiamo tanto spesso l'eco dell'anima nostra moderna.

Alti funzionari senatorii od equestri che passano da una carica in Roma ad altra carica nelle province e dall'una all'altra provincia, negozianti audacissimi e tenaci che, come ricorda Orazio stesso (Od., I, 31) tre o quattro volte l'anno rivedono l'Atlantico, o che si assomigliano a quel mercante di Ierapoli Frigia che sull'epigrafe funebre si vanta di aver fatto 72 volte il viaggio d'Italia, o che affrontano i pericoli delle Alpi o dei deserti o dei mari lontani e sconosciuti verso l'India o la Cina o l'Africa interna; giovani di famiglie ricche che, curiosi di sapere, frequentano le città degli studi e delle arti, Roma, Alessandria, Atene, Rodi, Antiochia, e Cartagine e Marsiglia per imparare dall'esperienza diretta quello che a tutti oggi può fornire il libro o il giornale, la fotografia o la radio o il cinematografo; artisti e sapienti, ciarlatani ed artefici che passano di città in città a dar prova dei loro talenti e delle loro esperienze; e anche pellegrini di pietà e di fede, ai giuochi solenni, ai santuari più illustri, talvolta anche ai luoghi di cura più apprezzati, anche al sepolcro di un morto lungamente rimpianto, come Catullo alla tomba del fratello, o la vedova di Asola che dichiara di aver percorso 50 tappe per giungere dall'interno della Gallia alla tomba del defunto marito, viaggiatori infine d'ogni età e d'ogni condizione percorrono le vie romane sotto la tutela della pace romana, prima che i barbari avanzino sempre più minacciosi e incalzanti.

A tutti le città vicine e lontane offrono nei loro templi-musei, nelle loro piazze, nelle loro campagne, le particolarità dell'arte, della storia, anche della semplice curiosità: la spada di Cesare, l'anello di Policrate, la lancia d'Alessandro, il labirinto egiziano, e persino l'uovo di Leda, i resti delle navi di Agamennone e gli avanzi dell'argilla con cui Prometeo avrebbe fatto gli uomini dalla creta; e ancora il campo di battaglia di Bedriaco, e l'accampamento di Enea, e le tombe dei re dell'Egitto.

Esperienze di arte, di storia, di leggenda, e soprattutto esperienze di vita, in cui è talvolta il segreto del successo politico, sociale, economico dell'individuo. Nè è fuor di luogo pensare che di tali esperienze raccolte viaggiando in paesi vicini e lontani potesse essersi validamente giovato il Sabino della parafrasi Catulliana, attribuita a Virgilio, quel Sabino che proclama « non esservi stato mai nessun mulattiero di lui più veloce, nè alcun guidatore di calesse esser mai riuscito a superarlo, sia che fosse necessario volare a Mantova o a Brescia », sia che fossero da percorrere le strade della « fredda » Cremona o della fangosa Gallia, e che alla fine ebbe tregua e onore come pretore o console di Roma.

## I pericoli del mare

Attraverso la rete incomparabile delle innumerevoli vie romane passano così i convogli dei viaggiatori, e l'essere e il sentirsi Romani dà loro il primo e più sicuro salvacondotto contro ogni genere di ostacoli degli uo-

m[illegible] della natura; perchè tiene in [illegible]tto i nemici e spiana anche le [illegible]iù ardue e gli stessi pericoli [illegible]are.

[illegible]al rischio del tragitto marin[illegible] neppure Orazio si esime:

[illegible] *Liburnis inter alta navium*
*propugnacola* (Ep., I, 1).

[illegible] andrai, o amico, su leggere Lib[illegible]ne in mezzo agli alti propugn[illegible] delle navi », e ci ritorna all' o[illegible]hio ancora dai ricordi di scuola l'epodo appassionato con cui il poeta si dispone a seguire Mecenate avviato con Ottaviano alle vendette di Antonio e di Cleopatra. *Male soluta navis exit alite* (Ep. I, 10). « Salpa la nave che porta Nevio puzzolento sotto cattiva stella. Ricordati Austro di flagellarne i fianchi con le tue onde terribili; ed Euro oscuro disperda le gomene e i remi infranti per lo sconvolto mare, e si levi Aquilone.... e nella tetra notte non sorga alcuna stella amica dopo un tramonto di Orione »; e ritorna a mente l'epodo crudele con cui Orazio augura la burrasca e il naufragio al nemico e si propone, quando la sua sete di vendetta sia sazia e il cadavere di Mevio giaccia preda agli smerghi sulla ricurva spiaggia, di sacrificare un capro e un'agnella alla Tempesta.

STELE FUNERARIA DI COSTOLAZ (MESIA) DI UNO « SPECULATOR » RAPPRESENTATO MENTRE VIAGGIA IN VISITA D'ISPEZIONE SU UNA VETTURA DEL « CURSUS PUBLICUS ».

Ma del viaggio di mare Orazio non ha nè il vivo desiderio nè il ricordo nostalgico, e il mare forse preferisce guardarlo da Baia (Ep. I., 15, 2), nè si associa al sentimento con cui Seneca (ad Marc. 17, 2) celebra il viaggio marittimo a Siracusa verso la città dai tiepidi inverni, dove nessun giorno è che non sia allietato dal sole.

L'animo di Orazio è piuttosto con Ovidio (Met. I, 11) abbandonato *inter fera murmura ponti*, « tra il feroce mormorio del mare » nel viaggio a Tomi invernale, quando il mare è pi[illegible] deserto e i barbari predatori delle rive so[illegible]o pronti a finire il naufrago che abbia tr[illegible]ato rifugio sulle sue spiaggie; e neppure [illegible]zio apprezza la relativa rapidità del via[illegible] mare quando, se il vento è favore[illegible] giorni possono bastare per percorrer[illegible]ritto da Pozzuoli ad Ostia, nè la sic[illegible] del mare ormai libero da pirati. U[illegible]iaggio marittimo egli apprezza nel[illegible]tasia di poeta in un momento d'ira e di sconforto contro i suoi concittadini discordi: il viaggio, quando « un vincitore barbaro calpesterà le ceneri dei nostri padri e il cavaliere nemico percuoterà l'Urbe col risonante zoccolo » (Ep. I, 16) lontano dalla patria, che egli giurerà di non voler più rivedere, un viaggio al di là dei mari procellosi « dovunque nell'onda ci chiamerà Noto e il furioso Africo » verso l'isola misteriosa dall' eterna primavera e dall' eterna giovinezza.

« Voi valorosi... volate oltre le spiagge etrusche. Ci attende l'Oceano che vaga intorno a terre felici; a quelle spiagge ricche e felici volgiamo il corso, dove i campi non arati producono ogni anno le messi, e fiorisce la vigna senza esser potata e il cespo dell'olivo germoglia senza mai fallire ».

Fantasia di poeta e pessimismo che scomparirà poi dopo l'avvento di Augusto trionfatore, ma in cui appare già chiaramente la sua avversione sostanziale al viaggio marittimo e ai pericoli del mare. Orazio resta essenzialmente il viaggiatore modesto per i viaggi terrestri, il figlio della alpestre Venosa che ha il gusto del tragitto breve con le sue facili avventure, vario e non grave, tra un episodio comico e una partita di piacere, e tra il cordiale consenso degli amici.

**ARISTIDE CALDERINI**

# LA MOSTRA DEL SETTECENTO BOLOGNESE

Se a Bologna il Seicento e il Settecento hanno una loro verace fisonomia, lo debbono certamente e soprattutto all'arte. Bologna, difatti, nella storia della cultura di quei secoli, ha un ricordo particolare per la gloria della sua scuola pittorica, che, iniziatasi con i Carracci, continua ininterrotta fino a tutto il Settecento, quasi assente, in un suo superbo isolamento, da tutto il moto delle scuole regionali circonvicine, fatta qualche eccezione per Venezia.

Indubbiamente, quest'ultimo secolo raffina, impreziosisce le ricerche pittoriche del Seicento, e può quindi dirsi che le continui armonicamente: onde, senza il secentesco formicolio di artisti e di opere d'arte, non si può capire lo svolgimento iniziale delle personalità che primeggiano nel Settecento e hanno avuto una doverosa, completa ed elettissima consacrazione nella Mostra inaugurata il 12 maggio nelle magnifiche « infilate » di sale del Palazzo pubblico bolognese, Mostra che resterà aperta per tutta l'estate.

L'immagine che l'arte bolognese ci dà della vita del Settecento non è proprio gaudente, effimera, dimentica d'ogni passione che non sia l'amore e la contemplazione idillica della natura. Abatini incipriati, damine e cicisbei, arcadi e rétori; ville e paesi lieti di verdeggianti verzure, acque e cieli tersi e profondi non sono suoi motivi insistenti — come lo sono per la pittura settecentesca veneziana e per quella romana — o, se appaiono, appaiono in margine. Serpeggia, invece, fra gli artisti, suggestiva, in una sua nota di gravità qua e là intinta d'un saporoso realismo, la passione per un mondo eroico, spesso biblico e storico, per una rappresentazione della vita ideale, virtuosa e positiva, anche nel campo della sensualizzata mitologia.

Entro codesto quadro unitario, essenzialmente etico e culturale, ben possono distinguersi due correnti che procederanno separa-[illegible] l'una dall'altra: quella decorativa e clas-[illegible] fa capo al Cignani e si con-[illegible] nel Franceschini e in Donato Creti, ed [illegible] rinnovata verso la metà del secolo dal [illegible] di Ercole Graziani il Giovane e dei Gandolfi, e avrà i suoi epigoni nel Pedrini, nel Bianconi, nel Calvi e in altri minori, che spengono la sua nota ideale in un'altra di tono più accademico, e proprio, in omaggio alla imperante Accademia Clementina, della quale tutti gli artisti bolognesi sono soci e insegnanti, didattico; quella ispirata a intenti realistici e chiaroscurali, che fa capo originariamente al Guercino, al Tiarini, al Canuti ed ha la rivelazione mirabile del Crespi, che tutto rinnova attorno a sè, l'ultimo Pasinelli, il Burrini, il Gionima, ed ha poi le diramazioni di « genere » e di costume del Gambarini e del figlio Luigi.

Naturalmente, se si parla di artisti veri, si esclude l'imitazione: e ognun d'essi, difatti, va osservato nel contributo personale che porta al quadro d'insieme, voce distinta nel coro del settecentismo artistico bolognese. *Le quattro stagioni*, di Marcantonio Franceschini, provenienti dalla Raccolta Rambaldi, indicano già la nota differenziale dal Cignani, in un che di casto, come impreziosito nella materia pittorica, curato in un vigilatissimo amore di perfezione formale. Ciò indica da lungi il felice, inesauribile creatore di aggraziate figure femminili, di putti e angeli festosi, di santi esaltati in uno slancio sentimentale verso il divino, che tutti conoscono negli affreschi della chiesa della Santa. Donato Creti è artista ancora più fine e sottile; lineare veramente, ne' contorni nervosi, nelle forme slanciate e rifilate però entro più nette e franche campiture coloristiche: tanto che non si possono considerare di poco peso, nella totalità della sua espressione, alcuni disegni, ricordati con ammirazione fin dai biografi più antichi: sottilissimi nel tratto per una ricerca di trasparenze aeree soleggiate, in paesaggi ad alberi e frasche rade come di prezzemolo. Codesto senso paesistico, che avrà immancabili punti di contatto con paesisti di professione, come Ludovico Mattioli e Nunzio Ferraioli, napoletano di origine, trionfa in quell'autentico capolavoro che è la *Festa campestre*, proveniente dal Palazzo Venezia, a Roma. Ma l'allievo del Pa[illegible] ancora si scorge nel bel *Ritratto di giovane pittore* (autoritratto?) della Rac-

MOSTRA DEL SETTECENTO BOLOGNESE - LA GRANDE GALLERIA.

colta Marsigli, a Bologna, fresco e garbato saggio di psicologia; come il *Bimbo dormiente*, della Raccolta Isolani, lo è di un sottile verismo indagatore.

Le compatte e sature superficie cromatiche del Creti si fanno più morbide e delicate, sotto un calcolo più vivo dell'atmosfera illuminata e riflessata, in Ercole Graziani il Giovane, indubbiamente una delle più interessanti novità di tutta la Mostra. Uscito dalla scuola del Mattioli e del Creti, quantunque quella morbidezza d'atmosfera fosse propria del Dal Sole, del Pasinelli, fosse, insomma, uno spunto tradizionale, potè giungere alle belle affermazioni del *Giudizio di Salomone*, di proprietà dell'Opera Pia dei Vergognosi, di Bologna, e di *Giuditta e Oloferne*, della Raccolta Malvezzi Campeggi, pure di Bologna, attraverso [illegible] he diretta delibazione veneziana.

Ad [illegible] modo, a codesto insieme di ricer[illegible] ciano Ubaldo e Gaetano Gandolfi [illegible] al venezianismo, che in Gaetano [illegible] ù dichiaratamente, tiepolismo. I [illegible] no forse i nomi più noti di tutto [illegible] pittorico bolognese. Eppure, al Co[illegible] o ordinatore, e agli stessi studiosi che hanno compiuto il lungo e diligente lavoro di scelta dei trecento e più quadri, Roberto Longhi, Guido Zucchini, Giuseppe Fiocco, essi hanno causato qualche delusione. Forse la fama si dovette all'enorme cumulo di lavoro, cui dovettero sobbarcarsi quei pittori, per tutto il secondo cinquantennio del secolo, alla produzione religiosa, alla quale prevalentemente si dedicarono, sempre più vicina alle folle, e infine alla continuità della famiglia, che ebbe anche un tuttora sconosciuto Giovanni Battista e un Mauro, morto in pieno Ottocento. Ad ogni modo, i pochi quadri religiosi che figurano alla Mostra, onorano veramente il nome de' Gandolfi: bellissimo, fra i belli, *La liberazione di S. Pietro dal carcere* della Raccolta Romano, di Firenze. Più numerosi, e notevolissimi, alcuni ritrattini di donne e di fanciulli, provenienti dalla Collezione Isolani, e alcuni bozzetti di soffitti e di quadri, sentiti con vivo rigoglio coloristico e straordinaria prontezza e freschezza di pennellata.

Come diversamente impostata l'opera artistica formidabile e complessa di Giuseppe Maria Crespi, detto, dalla foggia del vestire, un

MARCANTONIO FRANCESCHINI - LA PRIMAVERA (RACCOLTA RAMBALDI).

po' stramba, lo Spagnolo! S'è parlato di intenti realistici e di influssi veneziani; ma questi sono, nell'arte del Crespi, latenti come in tutto lo svolgimento della scuola pittorica bolognese: quelli non vanno mai in profondità, come gl'intenti del Magnasco, nè diventan fatui e civettuoli, come quelli del Longhi. E pertanto, l'arte crespiana può rampollare senza sforzo dall'àmbito stilistico del Cignani e del Canuti, e ricordare l'atmosfera corrusca del Guercino e quella serale e pacata del Tiarini, e quindi ravvivarsi al pàlpito più vibrante di luce pittorica veneziana (era stato a Venezia, circa venticinquenne, verso il 1690, per la munificenza del suo primo protettore, Giovanni Ricci). Così, mentre può fare i disegni — e anche qualche incisione, sotto la guida tecnica di Ludovico Mattioli — delle illustrazioni del « Bertoldo, Bertoldino e Cacasenno », profonde e vive d'una loro intima vi[illegible] chiaroscurale; e *La famiglia del contadi*[illegible] del Museo di Budapest, *La madre e bam*[illegible] del Kaiser Friedrich Museum di Berli[illegible] [illegible]porizzato nel contatto dell'aria con [illegible] può trattare la mitologia, in veste di garbate narrazioni arcadiche, come gli *Amorini* della Collezione Contini Bonaccorsi di Firenze, *Diana e gli amori dormienti* della Raccolta Sassoli de Bianchi, di Bologna.

Egli è che nel Crespi agisce una passione pittorica, per la quale può sembrargli bello qualunque soggetto: il problema della luce, sia definizione di volume e di massa, sia morbidezza voluttuosa di rifrazioni e di riflessi. In codesta atmosfera, percossa da raggi incidenti, diretti, trasfigurata dalla fervida fantasia del Crespi, le forme giungono a muoversi con un sapore di impresa scenica, come rivelate da una luce di ribalta teatrale, e con una sorta di partecipazione ideale ad un mirabile artificio di gesti e di movimenti. Grandeggiano, in ridondanti « primi piani », le figure viste di scorcio, si proiettano nello spazio, con un che di abbandonato e appassionato, le figure di *Enea, la Sibilla e Caronte*, e di *Achille e Chirone* del Museo Storico dell'arte di Vienna. Curiosi, anche, quegli sfondi senza alcuna precisa determinazione panoramica o, comunque, veristica, a guisa di scene per dar contorno e profondità di miste-

riose penombre — e molte volte proprio di oscurità notturne — all'a[illegible]gimento delle [illegible]lle vesti.

[illegible] irrealtà imma[illegible] di rapporti, [illegible] in un ambito rea[illegible] passioni e di sen[illegible], vien meno [illegible] suoi seguaci; si [illegible] eccezione per [illegible]io Gionima, un [illegible]vano che dal [illegible], poco più che ventenne, fu a scuola dal Crespi e seppe sposare al rigore formale del bolognese l' iridescenza del colore veneto. Per molti, il nome del Gionima suonerà nuovo. E veramente, prima della Mostra, poteva dirsi un nome fermato dalla tradizione letteraria senza soggetto e attributi artistici. Eppure c' è qui, una grande sala a lui dedicata, nella quale trionfano opere di primissimo piano: le sette *Scene della vita di Gesù* della Raccolta Zacchia Rondinini, che testimoniano appieno della compiutezza espressiva di un pittore, che, se non fosse morto giovane, nel 1732, avrebbe lasciato una efficacia maggiore di ricordi.

G. MAZZA - MADONNA E BAMBINO (PROPR. ING. CESCHI).

Di Luigi Crespi, canonico, autore del terzo volume della « Felsina pittrice », pubblicato nel 1769, alcuni ritratti mostrano l'interesse un po' ristretto al costume e ad un verismo psi[illegible]co, che già significa adattamento ad [illegible]etudine più diffusa. E di Giuseppe G[illegible], alcune scene di genere mostrano ris[illegible] varietà e di piacevolezze, atte a dare [illegible] ambiente bolognese, ma di un sette[illegible] convenzionale, un quadro garbato, [illegible] un gusto per la mossa elegante e [illegible] lindo costume. Fra le altre, notevoli quelle della Galleria Gurlit di Berlino e della Raccolta Modiano di Bologna.

Abbiamo parlato di teatralità dell'arte del Crespi; in senso buono, come riferimento a un modo astratto e universalizzato di rappresentare la vita. Essa non disdice certo al quadro totale del gusto settecentesco, porta anzi un orientamento essenziale per i Bolognesi, che del teatro fecero una delle loro passioni più vive. E non può stupire che essa sia così presente, nella vita del tempo, che non solo informa quella numerosa schiera del Bibiena e dei bibieneschi, che saggi così cospicui di abilità di mano e di estro inventivo ci dànno nei disegni prospettici e scenografici prove-

nienti dalla Raccolta Certani e dalla R. Galleria degli Uffizi, ma suggerisce anche modi e forme alla stessa arte figurativa, e incide infine profondamente in tutta quella diffusa veste di preziosità e di raffinatezze esteriori che si vede in ogni cosa, dal costume all'arredo, dalla scultura al mobilio.

SPECCHIERA (RACCOLTA CONTI ISOLANI - LUPARI).

La Mostra del Settecento bolognese ha voluto anche rendere evidente tale ambiente e offrire una possibilità di ricostruzione della vita vissuta. Ed ecco la bella serie di mobili, che adornano un gruppo di sale, da pranzo, da ricevimento, un gabinetto, una camera da letto, con mirabili saggi di intaglio ligneo, sedie e poltrone, cornici, tavole, leggii, mensole, portacandelieri. Qua e là son disposti gruppi plastici e figurette di quei saporiti «terracottari» che furono Giuseppe Mazza, Domenico Piò, Filippo Scandellari, Giacomo De Maria: saggi scelti da serie di figurette da presepio policromate, che ci pongono dinanzi a tipi veristici di pastori, di contadinelle, di vecchioni barbuti, con una nota particolare di svagata eleganza.

Verismo più guardingo e impegnativo riguarda alcuni busti e figure in cera, con i loro costumi, custoditi in apposite vetrine. Fuori della loro custodia, con le parrucche, gli alamari dorati e i furbeschi sorrisi, immaginiamoci questi personaggi circolare per queste sale, inchinarsi al passaggio delle dame, sussurrare il complimento galante e il poetico convegno, riunirsi a crocchi, per dir l'ultima notizia trapelata nell'anticamera del cardinale o del senatore, disporsi sotto le pesanti lumiere per l'inizio del minuetto: e comprenderemo allora quale mirabile unità abbia quest'arte, dalla più piccola cosa alla più grande. Il ricciolo dell'intaglio, il «broccolo» del tessuto serico, la pennellata effervescente, la ditata della plastica sono altrettanti mezzi espressivi di quel senso fragrante della vita compiaciuta e paga di un suo benessere, che Bologna ha dato alla vita universale dello spirito.

REZIO BUSCAROLI

*(fot. Villani, Bologna)*

D. CRETI - FESTA CAMPESTRE
Palazzo Venezia - Roma

Allegato al fascicolo di Luglio 1935 XIII de "Le Vie d'Italia,,
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

G. M. CRESPI - MADRE E BAMBINO
Kaiser Friedrich Museum - Berlino

G. GANDOLFI - S. PIETRO IN CARCERE
Raccolta Romano - Firenze

G. GAMBERINI – Scena di genere
Galleria Gurlitt - Berlino

# LA SISTEMAZIONE DEL TEMPIO DI VENERE E ROMA

Nella ricorrenza del *Natalis Urbis* il Governatorato di Roma ha inaugurato quest' anno la sistemazione del doppio tempio elevato da Adriano sulla Velia a Venere Felice e Roma Eterna. Poichè la prima dedicazione venne fatta, secondo i Cronografi, nell'anno 135 d. C., la nuova cerimonia si è compiuta esattamente a milleottocento anni di distanza: ricorrenza che non è priva di significato.

Tutti quelli che hanno visitato Roma ricorderanno, tra il piazzale del Colosseo e il Foro Romano, una vasta piattaforma ingombra di colonne infrante, dalla quale sorgeva, sola nota di suggestiva bellezza, un'alta abside con la calotta ancora decorata da cassettoni romboidali di stucco: sono questi appunto gli avanzi che hanno formato l' oggetto della recente sistemazione. Essi rappresentano la parte maggiore di ciò che rimane del grande tempio Adrianeo, ma non tutto: la

Ricostruzione del Tempio di Venere e Roma

Nel secolo XVII l'area del Tempio di Venere e Roma era ridotta ad orto del Convento di Santa Maria (da una stampa dell'epoca)

abside ed un'altra cella si trovano incorporati nell'antico convento di Santa Francesca Romana, dove ha sede la Direzione degli Scavi del Foro Romano e Palatino, che ne ha curato a varie riprese ed anche in questi ultimi mesi il restauro e la valorizzazione.

Ora, per avere una idea più precisa del lavoro compiuto dall' Ufficio Antichità e Belle Arti del Governatorato, secondo le direttive del Duce, fedelmente interpretate da S. E. Bottai, Governatore di Roma, dei problemi che il lavoro stesso ha presentato e dei metodi con i quali si è cercato di risolverli, occorre riassumere qualche dato storico e descrittivo del monumento.

Adriano trovò l'area del futuro tempio occupata da una parte del grande palazzo Neroniano e dal famoso colosso di Nerone che diede il nome al Colosseo. Distrusse la prima e conservò la statua facendola però discendere sul piazzale dell'Anfiteatro con l'aiuto di ventiquattro elefanti. Successivamente Adriano creò, con opportuni spostamenti di terra e con

Alcune delle colonne testè rialzate, al momento del loro rinvenimento durante l'apertura della Via dell'Impero

Le potenti armature costruite per il sollevamento delle colonne

murature, una piattaforma di circa m. $100 \times 150$ che, ove il piano circostante è più basso, cioè verso l'Anfiteatro, emerge di circa 8 metri.

Nel mezzo di questa piattaforma innalzò il tempio, che sotto un unico tetto ed entro un [illegible] [illegible]ato conteneva due celle rivolte in [illegible] [illegible]sto, nelle quali erano le statue di V[illegible] [illegible] e Roma Eterna: la prima, se[illegible] [illegible]one più probabile, dalla parte [illegible] [illegible] la seconda, dalla parte del Fo[illegible] [illegible] è quanto dire della città. Ai [illegible] [illegible] ai margini della piattaforma, [illegible] [illegible] sacra e raccogliere e in[illegible] [illegible] innalzò portici, i quali non proseguivano certamente sul lato dell'Anfiteatro, al fine di lasciare scoperta la corrispondente facciata del tempio che aveva qui dinanzi a sè una grande piazza, mentre probabilmente giravano e si chiudevano, almeno parzialmente, sul lato opposto, ove il punto di vista lontano era limitato alla larghezza della via Sacra, dalla presenza di costruzioni assai vicine all'area del tempio.

Avendo, come si è visto, fuso, col suo geniale progetto, in uno solo due grandi templi, Adriano venne a creare un edifizio di mirabile grandezza. L'area del solo tempio, comprese le scalee che ne cingono la base tutto in-

torno, sollevandone il livello, occupa uno spazio di oltre mq. 7400. Le colonne, in base ai frammenti esistenti, che hanno m. 1,78 di diametro, si calcola fossero alte 18 metri, onde il culmine del tetto doveva raggiungere, con gli acroteri, l'altezza di 35 metri sul piazzale circostante. Tutto il tempio era costruito di marmo bianco: solo la [illegible] era di tegole di bronzo [illegible]. I portici perimetrali avevano invece colonne lisce di granito bigio: e, mentre erano a doppio ordine ed aperti verso occidente, e cioè verso la Via Sacra, sul lato opposto, ove incombeva la collina della Velia, erano semplici, vale a dire formati da una sola fila di colonne con un muro nello sfondo, decorato da pilastri e probabilmente da nicchie. A metà la loro linea era interrotta e ornata in entrambi i lati da un atrio di quattro colonne alquanto sporgente verso l'interno, le cui colonne erano verosimilmente di marmo caristio (cipollino).

Si è parlato di Adriano quale creatore di sì mirabile opera, ma non si è detto ancora che egli ne fu, non solo il promotore, ma anche l' architetto, come racconta Dione Cassio. Sotto Massenzio il tempio s' incendiò, ma, se la mia opinione non è errata, non deve esser perito che il solo tetto, e cioè la parte infiammabile. Massenzio stesso ne intraprese la ricostruzione e, per evitare il pericolo di un nuovo incendio, decise di coprirlo, non più con travatura lignea, ma a vòlta, che, d'altronde, era il sistema preferito in quel momento; e poichè le pareti Adrianee non erano atte a sostenere il nuovo peso, permettendolo la spaziosità delle celle, le foderò all'interno con altre pareti di spessore adeguato, e su quelle impostò la copertura.

[illegible] nuove pareti e le absidi connesse, costrui[illegible], hanno sopravvissuto in gran [illegible] Medioevo, mentre quel[illegible] erano di blocchi lapidei e for[illegible] *amente* scomparse in[illegible] [illegible]ssa di marmi, costituita dalle colonne e dalle trabeazioni del tempio; perfino i blocchi delle fondazioni sono stati scavati ed asportati! Sono sopravvissuti invece una [illegible] di tronchi delle colonne dei [illegible] perimetrali: conservazione eccezionale [illegible]ente se si consideri la distruzio[illegible] [illegible]sto, ma perfettamente spiega[illegible] [illegible] di cui sono composte queste [illegible] granito, che non si prestava nè

**Veduta generale della sistemazione del Tempio di Venere e Roma**

ad [illegible] lavorato, nè ad essere utilizzato per [illegible]. Considerando questa distruzione [illegible] far meraviglia che la sistemazione [illegible] di Venere e Roma si presentasse [illegible] e non sia stata prima d'ora [illegible] quanto studiata da archeologi d[illegible]. Occorreva che questa fosse p[illegible] raccolta di tutti i documenti, [illegible] descrizioni e ricostruzioni esistenti su questo soggetto e, soprattutto, da nuove indagini, che mettessero in possesso di tutti i dati che il monumento poteva ancora fornire e di tutti i frammenti superstiti. Questo doppio lavoro è stato scrupolosamente eseguito dall'Ufficio Antichità e Belle Arti del Governatorato sotto la direzione del prof. A. Muñoz prima di redigere il progetto di sistemazione che è stato eseguito. Le indagini,

La statua di Roma venerata nel Tempio (da un'antica medaglia)

proprio innanzi ad essa nel piazzale dell'Anfiteatro, l'area di cui stiamo trattando è stata portata in primo piano, in una zona che, pur conservando il suo carattere, è ora direttamente collegata al centro della città ed attraversata da un traffico vivo ed intenso.

Come il monumento si compone di tre elementi principali (piattaforma e sue scale di accesso, tempio e suo podio a gradini, portici perimetrali) così la sistemazione ha avuto, nel progetto del prof. Muñoz, che è stato attuato, questi tre obbiettivi. Dei portici, che erano formati con un unico tipo di colonne monolitiche di granito bigio (che le cave romane dovevano produrre « a serie » perchè sono di misure identiche a quelle di altri monumenti) del diametro medio di un metro e dell'altezza di m. 8,82, si possedevano, come si è detto, circa sessanta tronchi, che hanno permesso la ricomposizione più o meno totale di ventidue colonne, dieci sul lato di Via dell'Impero, dodici su quello della Via Sacra. Per quelle poche colonne che non si sono potute ricostruire per intero, data la mancanza di qualche tronco intermedio, il restauro delle parti mancanti è stato fatto a cemento e graniglia, sì da ottenere un effetto di colore intonato con la parte in pietra.

La fondazione esisteva intieramente e si è dovuta solo integrare nelle parti lapidee asportate, mediante piloni di cemento armato, conservandone scoperte le zone non impegnate dalla ricostruzione, perchè possa esser sempre studiata; l'intercolumnio si è ricavato da tracce esistenti nelle stesse fondazioni (soprattutto sul lato della Via Sacra); le basi, che erano [illegible] bianco (e perciò sono andate di[illegible] sono state ricostruite in travertino,

che ho avuto occasione di dirigere personalmente, si sono svolte in due tempi. In un primo tempo si è saggiato il terreno per rendersi conto se esistevano elementi sufficienti per la sistemazione. In un secondo tempo (dicembre 1934-gennaio 1935) si è scavata la piattaforma del monumento, ritrovando le fondazioni di tutte le costruzioni che essa ha un giorno sostenute, le quali sono state con la più grande cura misurate, rilevate e fotografate, ottenendone i dati che si cercavano. In questa esplorazione non si sono dimenticati gli avanzi degli edifici che precedettero il tempio di Venere e Roma nella stessa area: ed anche questa parte del lavoro ha dato interessanti risultati.

Per poter comprendere quanto si è fatto successivamente giova osservare che la piattaforma del Tempio di Venere e Roma non si trova più, come un tempo, in una zona appartata della città, in un ambiente esclusiva[illegible] monumentale circondata solo da edi[illegible] l'apertura della Via dell'Im[illegible] che si raccordano

Un gruppo delle colonne rialzate, nella fantastica illuminazione serale

[illegible] guida di un [illegible]nto fortunata[illegible] rinvenuto in si[illegible] scavo; l'ana[illegible] dei monumenti [illegible] e tracce esi[illegible] hanno suggeri[illegible] di sollevare [illegible] su tre gradi[illegible] dei due [illegible] che non offri[illegible] sicuri di [illegible] è stata [illegible]terata, anzi, all[illegible] di scavo, per poter essere anch essa sempre esaminata e studiata: ma questo scavo unisce tra loro le parti sistemate e completa ugualmente e chiarisce la pianta dei portici. Parimenti non si è eseguita alcuna ricostruzione nè delle colonne esterne dell' ala che fiancheggia la Via Sacra, poichè avrebbe richiesto un lavoro di fondazione troppo grandioso, nè del muro di fondo dell'ala verso Via dell'Impero, perchè ne mancavano gli elementi.

Con tali criteri di scrupolosità scientifica e con tale severa ricerca di alterare il rudero il meno possibile, si è ridata vita monumentale alla zona perimetrale dell'area sacra del tempio di Venere e Roma, e riportata nel paesaggio di questa classica zona una nota di valore inestimabile. Questa sola parte del lavoro poteva avere, per la esistenza di elementi architettonici, ed ha avuto, carattere di ricostruzione; per il resto non si è fatta che della pura sistemazione. Del tempio, neppure le attuali complete esplorazioni hanno in[illegible] di recuperare frammenti archi[illegible] degni di considerazione; si è solo ac[illegible] conoscenza completa della pian[illegible]ca alquanto le opinioni correnti [illegible]ro delle colonne, e del podio, [illegible] intorno circondato da gradini. L[illegible]zione è stata quindi affidata soprat[illegible] che ha ricomposto la massa [illegible] agli elementi vegetali, che hanno ridato linee alle gradinate, alle colonne ed ai lati mancanti della cella; perfino l'ara, di cui si è trovata una probabile traccia in mezzo alla gradinata frontale, è stata indicata con tal mezzo.

La piattaforma è stata lasciata sostanzialmente quella che era, salvo il ripristino del piano di calpestio e l'aggiunta di una siepe di oleandri e allori lungo il prospetto principale, piantata nella stessa fossa di fondazione del muro di rivestimento (anche questo scomparso perchè di blocchi di pietra o di marmo). Questa siepe, con le sue fronde opportunamente potate, ha ricomposto la linea del muro stesso. Avanti alla piattaforma è stato infine scavato e completato un tratto dell'antico selciato con il suo marciapiede di travertino.

Così è stato restaurato e sistemato il tempio di Venere e Roma, e si è creato nel contempo un singolare giardino architettonico, magnifica oasi di verde ove fino a pochi mesi fa era un piazzale ingombro di pezzi di colonne.

**A. M. COLINI**

BANDIERA DI SQUADRA.

TRADIZIONE PISA

# IL GIOCO

Fra le numerose manifestazioni d'indole artistica, storica e culturale e tra le varie iniziative turistiche per il compimento delle quali alcune fra le più gloriose città d'arte d'Italia sogliono ormai porsi in nobilissima gara, è necessario che si parli di un ripristino, che indubbiamente costituisce quest'anno il più importante avvenimento del genere. Il « Gioco del Ponte » dei Pisani sarà quest'anno combattuto di nuovo sul vetusto ponte a specchio dell'Arno, e varrà a richiamare ancora una volta, sulla mirabile città, l' attenzione non solo degli Italiani, ma anche di quegli stranieri che desiderano conoscere le più genuine tradizioni d'arme e di costume del nostro Paese.

Prima di descrivere lo svolgimento dell' originale torneo, vale la pena di accennare alle sue presunte origini e alle sue vicende storiche che fornirono materia di ricerca a molti studiosi e appassionati (1).

### Un predecessore: il « Mazza-Scudo »

Non è facile stabilire in qual modo e in che tempo si sia formato il « Gioco del Ponte », poichè nel desiderio di riaffermare le nobili origini di una tradizione intimamente legata alle vicende storiche della città, gli antichi storiografi e l'anonima voce del popolo contribuirono alla formazione di un certo numero di ipotesi e di leggende, le quali, se non altro, valgono a convincerci sempre più dell' importanza che nei secoli scorsi ebbe il singolare torneo.

IL GIOCO DEL PONTE, DA UNA INCISIONE DI S. DEL

## …IA CHE RISORGE

# …DEL PONTE

PISA - L'ARNO E IL PONTE DI MEZZO, OVE SI DISPUTERÀ LO STORICO GIOCO DEL PONTE.

condo i cronisti, fu combattuto sulla superficie dell'Arno che gelò in seguito a un freddo eccezionale, anzichè sulla piazza degli Anziani come d'ordinario — è necessario osservare come questo torneo non debba considerarsi niente più che un precedente cronologico del ben diverso « Gioco del Ponte ». Ambedue i giochi, infatti, ebbero in comune soltanto un generico spirito agonistico, mentre in realtà si effettuarono secondo modalità diversissime; e il « Mazza - Scudo » può benissimo essere considerato come uno dei tanti spettacoli o tornei a carattere militare, che solevano svolgersi nelle città della Toscana, dell'Umbria e della Lombardia.

Un poemetto anonimo in ottave del secolo XVI c'informa che il «Mazza-Scudo» si combatteva durante il lungo periodo che andava dal Natale al « dì di Charnasciale ». Teatro della lotta era, salvo casi straordinari, la «Piazza degli Anziani », oggi « Piazza dei Cavalieri » e i combattenti erano armati di mazza e uno scudo, [illegible]

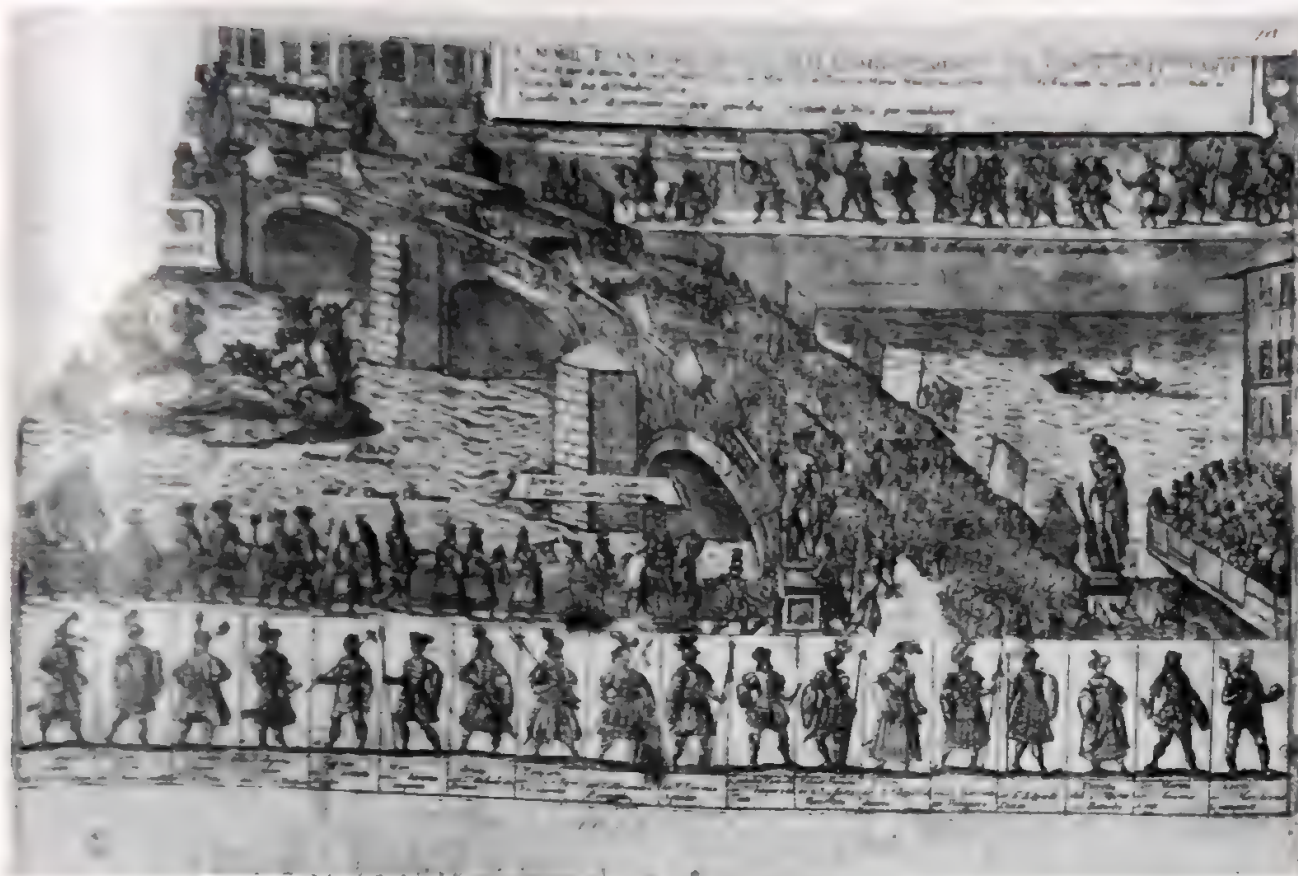
[illegible]

poi nelle ordinanze del « Gioco del Ponte », l'anonimo cantastorie tende ad assicurare che

> sono stati quel giorno nimici
> nella battaglia, e poi ch'an dezinati
> tutti rimanghon fratelli e amici
> e poi insieme si son ritrovati
> più fratevolemente e più felici.

Il gioco di « Mazza-Scudo » fu abolito nel 1406, in seguito alla cessione di Pisa ai Fiorentini, i quali probabilmente lo proibirono, considerandolo come un esercizio creato per mantenere vivo lo spirito guerriero del popolo pisano.

## Il patrocinio di Santa Caterina

Una poetica leggenda attribuisce a S. Caterina da Siena il patrocinio del Gioco del Ponte. Si dice infatti che, stando la Santa assorta nei suoi « amorosi colloqui col Crocefisso » nella chiesa di S. Cristina, dove pur ricevette il segno di grazia delle Stimmate, s'udissero [illegible] dal di fuori grandi strepiti di [illegible] tamburi: del che la Santa avendo [illegible] meraviglia, il Crocefisso s'indusse [illegible], dicendole che si trattava del [illegible] del Ponte che si combatteva lì presso. [illegible] Santa allora, a quanto narrano gli antichi

IL GIOCO DEL PONTE, COMBATTUTO DAI PISANI A FIRENZE NEL 1608

IL GIOCO DEL PONTE DA UNA INCISIONE DEL 1740 CONSERVATA NEL MUSEO CIVICO DI PISA.

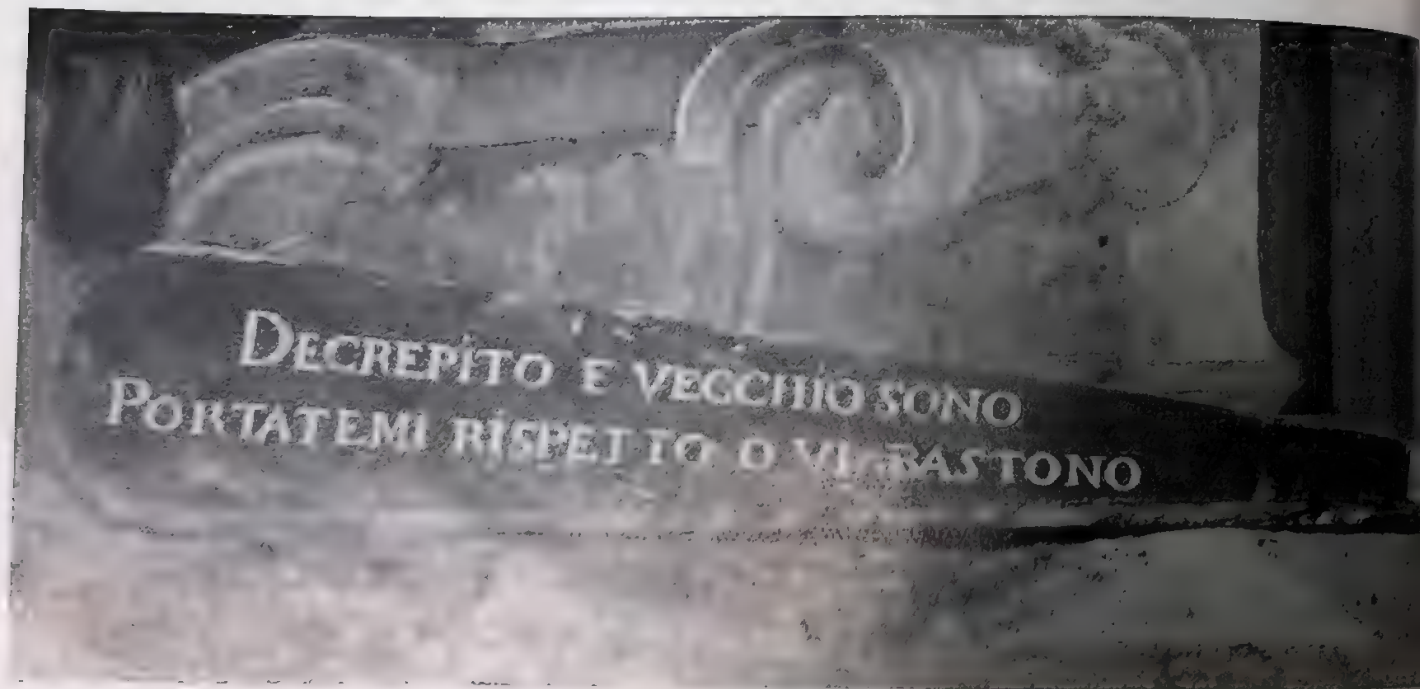
CELATA O MORIONE CON BUFFA

scrittori, pregò ardentemente il Signore di voler accordare la sua protezione al torneo, in modo che non dovessero mai succedervi disgrazie o uccisioni.

In realtà, eccettuato l'anno 1767, in cui, sbarazzatosi il ponte, vi fu trovato morto un « celatino » della squadra di S. Maria, per lungo corso d'anni e nonostante la vigoria del combattimento, le cronache non serbano memoria di [illegible] avvenuti in seguito alla lotta.

[illegible] creduto opportuno riferire la leggenda, [illegible] significato poetico che non [illegible] la sua attendibilità storica: poichè, ove si [illegible] dal Gioco di Mazza-Scudo, [illegible] di non far risalire le origini del [illegible] Ponte molto oltre il periodo [illegible] Magnifico Lorenzo, il quale [illegible] la sua benevolenza verso Pisa, [illegible] tto altri aspetti beneficata, col [illegible] stituzione di un gioco che in un cert[illegible] a compensare i cittadini dell'abolizio[illegible] del tradizionale torneo di Mazza-Scudo.

Nel suo carattere più intimo il Gioco del Ponte, paragonato col barbaro e medievale torneo di Mazza-Scudo, rifletteva il gusto della nuova società del Rinascimento; gli sfolgoranti cortei o « mostre », che precedevano il combattimento, costituivano tante occasioni perchè si manifestasse, nelle forme più brillanti e complicate, il sentimento allegorico, che poi nel periodo barocco doveva trovare sfogo in una serie di tronfie e capricciose mascherate. Poichè, a differenza di altre feste italiane, radicate in una tradizionalità di forme e di costumi rimasti intatti per secoli, il Gioco del Ponte pisano ebbe a subire attraverso i tempi opportune modifiche, così nel numero delle squadre come nel nome delle fazioni, nelle imprese e nei costumi dei partecipanti, e persino nella durata della lotta e nelle regole che in essa si devono osservare.

[illegible] SCRITTA SIGNIFICATIVA.

CORSALETTI, MORIONI E TARGONI USATI PER IL GIOCO DEL PONTE.

Tolto il costume dei combattenti propriamente detti, che restò sostanzialmente invariato dal Cinquecento al 1807 (ultimo anno in cui si giocò, prima dell'attuale ripristino), gli abiti di coloro che prendevano parte al corteo furono delle più fantastiche e stravaganti fogge, che andavano dal costume di fantasia all'abito turchesco e al « vestito all'eroica »; sotto il quale ultimo aspetto potevano comparire, senza timore di anacronismi, tanto Achille quanto Attilio Regolo come Giovanni dalle Bande Nere.

## Come si svolgeva la lotta

...e, a questo proposito, un vero e proprio t... , che è doveroso qui citare, non foss... perchè ad esso, come alla fonte più aut...ta, abbiamo copiosamente attinto, e p... che perchè l'attuale ripristino si ispira in ... parte alle regole che in quello si trovan descritte. Si tratta della « *Oplomachia Pisana, ovvero la Battaglia del Ponte di Pisa,* descritta da Camillo Ranieri Borghi... In Lucca, MDCCXIII. Per Pellegrino Frediani..», ed è la raccolta più completa di quanto riguarda (origini, storia, costumi, regole), il gioco pisano, mentre la più antica descrizione è del 1571 e s'intitola la « *Gephiromachia Pisana* », opera di Roberto Titi.

Nè è da tacere un poema di evidente derivazione tassesca, la « *Sardigna Ricuperata* » del Rev. M. Tolomeo Nozzolini, stampata a Firenze nel 1652, nel quale sono numerosi i brani relativi al certame pisano.

Il titolo del gioco proviene dal luogo ove esso si disputa, cioè dal Ponte di Mezzo, detto anche « Ponte Vecchio », che, con la sua mole marmorea, congiunge, nel punto più centrale, le due zone in cui l'Arno suddivide Pisa. Il gioco consisteva essenzialmente in una finta battaglia fra le due parti opposte della

[illegible]ttà, rappresentate da due fazioni che prendevano rispettivamente il nome di Austro e Borea, o di Mezzogiorno e Tramontana; la lotta aveva per iscopo il possesso del ponte, [illegible]icando il ricacciamento della parte avversaria e la cattura di prigionieri.

In ogni caso però, dato che spesso le cose andavano per le lunghe, al triplice suono di una campana il combattimento s'intendeva terminato, e, come avverte un'epigrafe, *chi havera acquistato della parte dell'avversario si intend[illegible]*

### La formazione dei quadri

Ordinariamente ciascuna fazione constava di sei squadre composte da 40 a 60 uomini circa: eccezionalmente veniva aumentato il numero delle squadre per parte fino a dieci, come quando il Gioco del Ponte fu rappresentato nel 1608 a Firenze sul Ponte di S. Trinita, in occasione delle nozze di Don Cosimo de' Medici con Maria Maddalena d'Austria. Ciascuna squadra aveva un proprio nome, proprî colori, bandiere e imprese: così che la parte di Tramontana aveva (ed ha nell'attuale ripristino) le tradizionali squadre di « S. Maria » (colore bianco e celeste - impresa: la Dea Flora), «S. Michele» (rosso e vermiglio a spicchi - una stella a otto punte e gigli), « Calci » (bianco, verde e «doré» - la Fama), «Calcesana» (giallo canarino e nero - un'aquila), «Mattaccini » (bianco, celeste e rosa a losanghe - un pazzerello), « Satiri » (rosso vivo e nero - un satiro). La parte di Mezzogiorno invece comprendeva le squadre di « S. Antonio » (rosa - un cinghiale), « S. Martino » (bianco-rosso e nero - un cavallo bianco), « Dragoni » (bianco e verde - un drago), « Leoni » (bianco e nero - un leone rampante), « S. Marco » (bianco e giallo - un leone alato) e « Delfini » (turchino e giallo - un delfino).

Prima della battaglia generale, che spesso veniva preceduta da un combattimento che si svolgeva il 17 di gennaio, giorno di S. Antonio, detta « la battagliuccia », le due parti, radunatesi in due « consigli di guerra », provvedevano alla elezione dell'« Uffizialità », che consisteva, per ciascuna parte e in ordine gerarchico, di un « Generale di Parte », un « Luogotenente generale di Parte » e un « Maestro di Campo ». Quindi venivano un « Maggiore sergente» e i sei «Capitani di Squadra», seguiti da altrettanti « Alfieri » e da un adeguato numero di « Caporali di Squadra ».

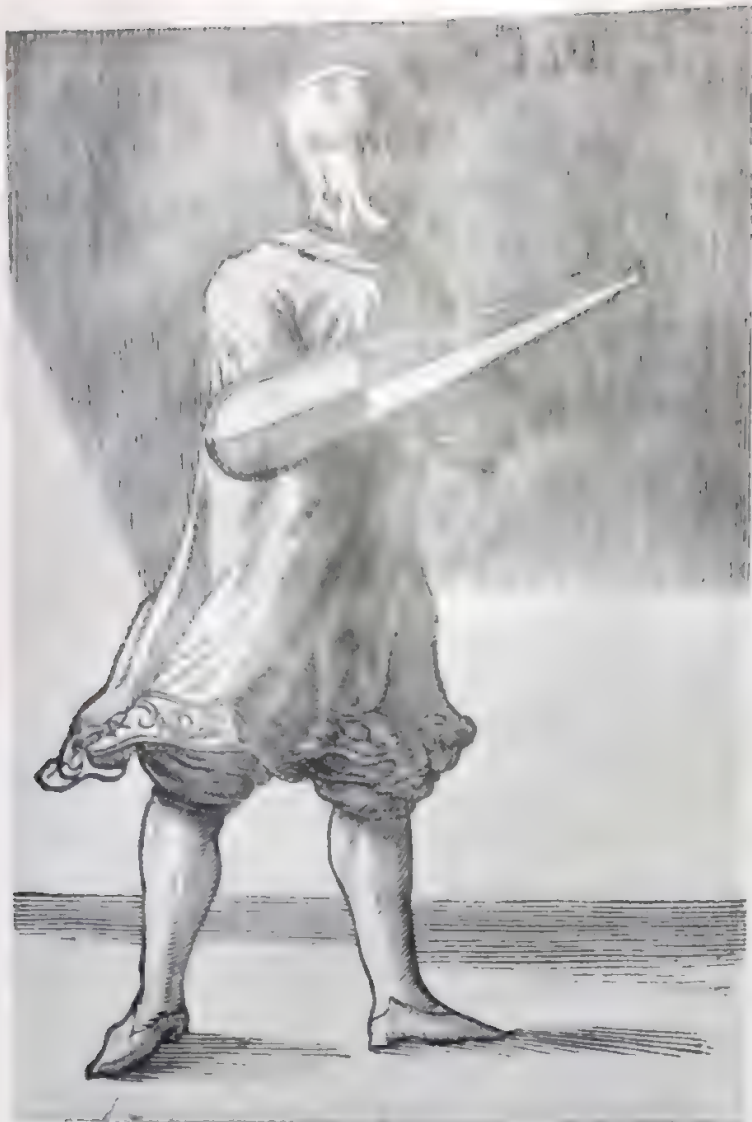
Un « Furiere » era incaricato di intimare le « Consulte di guerra » e due « Comandanti di Spalletta » erano i soli autorizzati a seguire il combattimento stando in piedi sulle spallet[illegible] del ponte: naturalmente qualcuno di questi [illegible] col cadere in Arno, di dove veniva trat[illegible] da predisposti navigli. I comandi dei « Capitani di Spalletta » venivano trasmessi ai due « Comandanti di Terra » o « Aiutanti », e a questa brigata di gente si aggiungevano vari « Deputati » con funzioni ispettive, un « Ambasciatore di parte » e infine un « Incaricato all'Orologio » che doveva registrare la durata del combattimento, variabile a seconda di quanto era stato prestabilito, da un minimo di tre quarti d'ora a un massimo di due ore.

« Consiglieri » da ambo le parti assistevano il Generale, e il torneo aveva inizio dopo una lunga serie di cerimonie comprendenti la « Sfida », varie « Funzioni religiose », l'« Adunata » e « Rivista » delle Fazioni e due « Cortei » o « Mostre », una per fazione, alla quale ultima parata, che era la manifestazione più coreografica del complesso, partecipavano numerosissimi gruppi allegorici che non agivano nel combattimento.

### Gioco di forza e di destrezza

Distinzione essenziale per la divisa e per l'ufficio nelle truppe combattenti era quella fra « Soldati » e « Celatini »; questi ultimi così chiamati perchè avevano il capo coperto da un elmo senza visiera detto « Borgognotta » o « Celata ». Provvisti di un'armatura più leggera, i « Celatini » avevano incarichi delicatissimi, quali il tener aperti dei varchi nel fitto della mischia, allo scopo di favorire l'afflusso di truppe più fresche e riposate che davano il cambio a quelle già da tempo impegnate, il catturare prigionieri e il tenere eventualmente serrate le file per dare unità al combattimento. Il quale si svolgeva secondo regole ed ordini minuziosi, tali da garantire il più perfetto equilibrio tra le due parti e soprattutto da suggerire le più sottili astuzie strategiche ai comandanti, che, in tal modo, oltre che fare assegnamento sulle doti fisiche dei proprî uomini, dovevano star sempre in guardia per sventare finte e tranelli d'ogni specie da parte della fazione avversaria.

Gioco quindi di forza soprattutto, poichè i

FIGUR… …IPRISTINO DEL GIOCO DEL PONTE, DISEGNATI DA FORTUNATO BELLONZI. A COMINCIARE DALL'ALTO: GUARDIA DI CAMPO, TAMBURINO, CAVALIERI, COMANDANTE DI CAMPO.

COMBATTENTE DEL GIOCO DEL PONTE, CON COTTA SOPRA L'ARMATURA.

soldati erano armati di « targoni » o « pavesi » di legno, lunghi un braccio e due terzi circa, della forma che appare nella figura, da usarsi nella parte più sottile per respingere l'avversario e con la parte più larga a scopo di difesa, venendo imbracciati mediante due maniglie col braccio destro e, negli ultimi momenti del gioco, da impugnarsi eventualmente con le due mani dal lato più fine, per adoprarli a guisa di pesanti bastoni; ma gioco anche di destrezza e di raffinatezza strategica, date le innumerevoli regole cui era sottoposto e gli accorgimenti tattici (spesso a base di travestimenti e di finti attacchi) con cui si sbizzarriva la fantasia e l'astuzia dei singoli comandanti.

Inizialmente il gioco presupponeva le truppe schierate per ogni parte in due « Affronti » o « Forti » (circa di 50 uomini ciascuno) serrati lateralmente contro le spallette, in modo da lasciare libero uno spazio in senso longitudinale, detto « Buca »: la distanza degli « Affronti » dal centro del ponte era di circa 8 o 10 braccia per parte, e questa distanza veniva tosto superata appena, all'inizio del combattimento, veniva sollevata l' antenna che divideva il ponte in due zone. In questo momento anche la « Buca » veniva colmata rapidamente dall'accorrere di truppe retrostanti, le quali venivano a pareggiare il « taglio », cioè « quella linea che si forma alla fronte dei combattenti ».

Tuttavia, come si è detto, i « Celatini » provvedevano a tener aperti dei varchi nella « Buca » per favorire il ricambio delle truppe, mentre d'altra parte occorreva che le avanzate nel campo avversario avvenissero sempre con plotoni serrati, per evitare isolamenti che si traducevano in tante catture di prigionieri. Questi ultimi, una volta presi, venivano condotti nelle tende dei campi avversari, che sorgevano al centro delle due piazze situate ai due capi del ponte, venivano disarmati e quindi, a battaglia finita, non potevano rientrare nella propria sede altro che traversando l'Arno a mezzo di imbarcazioni.

È facile perciò ammettere come, con un complesso di regole di cui qui non abbiamo potuto dare che una ben pallida idea, il Gioco presentasse un interesse che andava oltre quello di un fastoso spettacolo coreografico o di un collettivo esercizio di capacità muscolari; e non ci si deve meravigliare se, oltre alla pleiade vastissima dei poeti cittadini e dei mediocri in genere, tanto avvenimento potè nei tempi passati eccitare la fantasia di personaggi che oggi godono di una rinomanza indiscussa nel campo delle patrie lettere. Basti ricordare a questo proposito i versi del Guarini e il famoso sonetto dell'Alfieri « Compie oggi l'anno ch'io dell'Arno in riva », che qui non riporto per non rendere un.... brutto servizio alla meritata fama del Poeta.

In conclusione, c'è da augurarsi che la coraggiosa iniziativa dell'anno XIII trovi largo consenso in Italia e all'estero, affinchè, per una ragione di più, Pisa si mantenga la mèta di ogni spirito aperto al culto dell'Arte e della Vita del popolo, che in terra italiana sa esprimersi con le più svariate, fantastiche e cavalleresche manifestazioni.

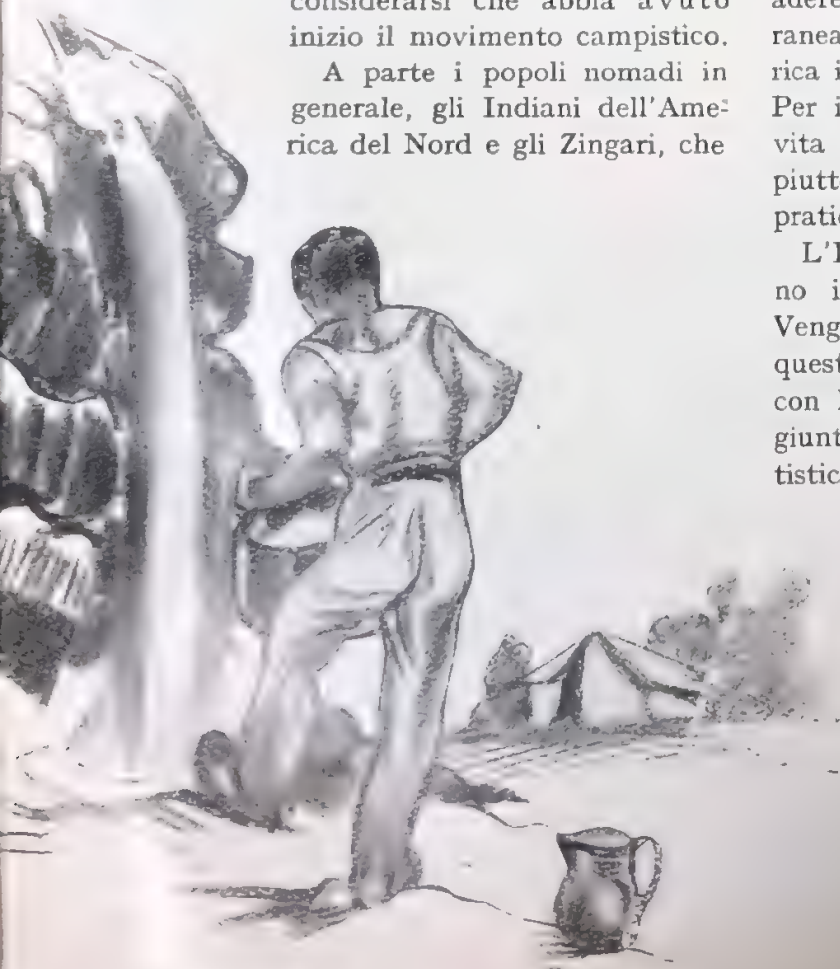
**ENZO CARLI**

La tenda, come rifugio mobile, non è cosa nuova; ma la sua utilizzazione per campeggi a carattere ricreativo rimonta alla fine del secolo scorso ed è immediata reazione a quella forma contratta e affaticante di vita umana che è l'urbanesimo.

Sono le classi giovani, che per prime sentono la necessità del ritorno ad una vita all'aria aperta, e con esse appunto può considerarsi che abbia avuto inizio il movimento campistico.

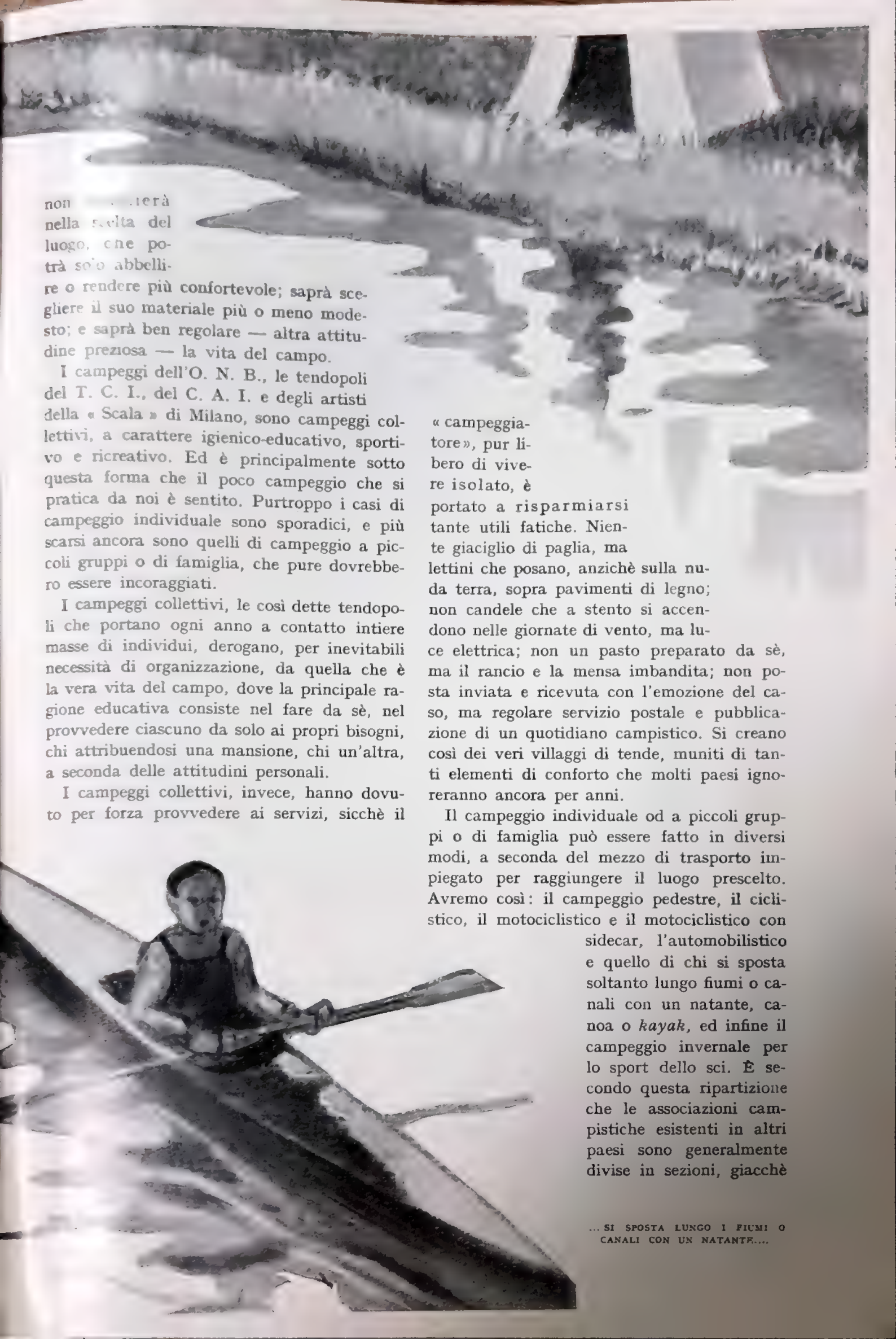
A parte i popoli nomadi in generale, gli Indiani dell'America del Nord e gli Zingari, che hanno certamente contribuito, con le loro primitive forme, alla nascita del nuovo sport, esso si deve principalmente allo «scautismo». Il campeggio — nato con lo « scautismo » in Inghilterra al principio del secolo, per iniziativa del Generale Lord Baden Powell, il celebre difensore di Mafeking, che tuttora presiede il « Camping Club of Great Britain and Ireland » — conta oggi centinaia di migliaia di aderenti, sparsi in tutto il mondo. Contemporaneamente si è andato sviluppando in America il *Woodcraft* (Arte di vivere nei boschi). Per il suo carattere primitivo, inspirato alla vita dell' Indiano, il *Woodcraft* rappresenta piuttosto lo spirito campistico che non la sua pratica attuazione.

L'Inghilterra e l'America del Nord tengono il primato del movimento campistico. Vengono poi la Francia e la Germania, dove questo sport, lungo i fiumi e canali percorsi con le barche smontabili, *Falt-boot,* ha raggiunto proporzioni imponenti. Le ultime statistiche tedesche registrano ben 220.000 di questi natanti specialmente ideati per il campeggio.

Da noi il movimento era, nell'anteguerra, appena all'inizio. Lo « scautismo » ha poco sviluppo. Il C.A.I., con la sua sezione universitaria S.U.C.A.I.,

.. PROVVEDERE CIASCUNO, DA SOLO, AI PROPRI BISOGNI...

IL SOLE SARÀ IL REGOLATORE DEL NOSTRO TEMPO ..

alza, è vero, fin dal 1905 le sue tendopoli nelle valli alpine, ma quasi nessuno fa del campeggio di famiglia, ad eccezione di quel grande sportivo che è stato Scipione Borghese, il cui esempio non ha trovato purtroppo che pochissimi seguaci.

Nel dopoguerra il Fascismo ha riunito nei ranghi del Partito le forze giovanili, e l'O. N. B. organizza ogni anno delle magnifiche manifestazioni campistiche che culminano nel campeggio «Dux». Anche il nostro Touring, il C.A.I., la Sede di Torino del R.A.C.I. con l' autocampeggio Club Piemonte, la Sezione K. A. Y. A. K. della Vela Latina nella Lega Navale Italiana, indicono delle manifestazioni campistiche, ma il movimento campistico, nel senso inteso oltr' Alpe, di movimento individuale od a piccoli gruppi di famiglie, è ancora allo stato embrionale. Fatte le dovute eccezioni, da noi i pochi campeggi con questo carattere sono, in generale, mal compresi, mal situati, male attrezzati e mal condotti, per mancanza, soprattutto, di vero spirito campistico.

### Spirito campistico

Chiunque può fare del campeggio, poichè non vi sono ragioni sociali o di età o di sesso che lo impediscano, ma occorre essere dotati di spirito campistico, che è quanto mai sano, morale, libero. Chi è dotato di questo spirito, che la vita all'aperto e l'aria stessa creano,

.... UN PASTO PREPARATO DA SÈ....

non [illegible]erà nella scelta del luogo, che potrà solo abbellire o rendere più confortevole; saprà scegliere il suo materiale più o meno modesto; e saprà ben regolare — altra attitudine preziosa — la vita del campo.

I campeggi dell'O. N. B., le tendopoli del T. C. I., del C. A. I. e degli artisti della « Scala » di Milano, sono campeggi collettivi, a carattere igienico-educativo, sportivo e ricreativo. Ed è principalmente sotto questa forma che il poco campeggio che si pratica da noi è sentito. Purtroppo i casi di campeggio individuale sono sporadici, e più scarsi ancora sono quelli di campeggio a piccoli gruppi o di famiglia, che pure dovrebbero essere incoraggiati.

I campeggi collettivi, le così dette tendopoli che portano ogni anno a contatto intiere masse di individui, derogano, per inevitabili necessità di organizzazione, da quella che è la vera vita del campo, dove la principale ragione educativa consiste nel fare da sè, nel provvedere ciascuno da solo ai propri bisogni, chi attribuendosi una mansione, chi un'altra, a seconda delle attitudini personali.

I campeggi collettivi, invece, hanno dovuto per forza provvedere ai servizi, sicchè il « campeggiatore », pur libero di vivere isolato, è portato a risparmiarsi tante utili fatiche. Niente giaciglio di paglia, ma lettini che posano, anzichè sulla nuda terra, sopra pavimenti di legno; non candele che a stento si accendono nelle giornate di vento, ma luce elettrica; non un pasto preparato da sè, ma il rancio e la mensa imbandita; non posta inviata e ricevuta con l'emozione del caso, ma regolare servizio postale e pubblicazione di un quotidiano campistico. Si creano così dei veri villaggi di tende, muniti di tanti elementi di conforto che molti paesi ignoreranno ancora per anni.

Il campeggio individuale od a piccoli gruppi o di famiglia può essere fatto in diversi modi, a seconda del mezzo di trasporto impiegato per raggiungere il luogo prescelto. Avremo così: il campeggio pedestre, il ciclistico, il motociclistico e il motociclistico con sidecar, l'automobilistico e quello di chi si sposta soltanto lungo fiumi o canali con un natante, canoa o *kayak*, ed infine il campeggio invernale per lo sport dello sci. È secondo questa ripartizione che le associazioni campistiche esistenti in altri paesi sono generalmente divise in sezioni, giacchè

... SI SPOSTA LUNGO I FIUMI O CANALI CON UN NATANTE....

... IL PEDESTRE PORTERÀ IL SUO CORREDO SULLE SPALLE

ognuna di queste forme ha speciali esigenze di organizzazione e di materiale. Esse costituiscono il vero campeggio da diporto, dove l'individuo ha la libera scelta dell'itinerario, del luogo, dell'attività e della vita da condurre.

All'estero è diffuso il sistema di trainare a rimorchio dell'autovettura un carrozzone perfettamente attrezzato per ospitare i campeggianti: specie di villetta ambulante, che fa pensare alle abitazioni nomadi degli zingari.

## Le condizioni del campeggio e il trasporto del materiale

Ogni campeggio, prima di essere vissuto, deve essere organizzato. Le operazioni per la organizzazione comprendono la scelta del luogo e del terreno, il trasporto del materiale e il montaggio del campo.

La scelta del luogo dipenderà dal gusto personale e dall'attività che vi si vorrà svolgere; così avremo dei campeggi alpini, dei campeggi in riva al mare, in collina e via di seguito. Qualunque sia il luogo scelto, esso dovrà essere salubre e fornito di alcuni elementi necessari, diremmo indispensabili, alla vita campistica. Di questi elementi il principale è l'acqua, acqua potabile ed acqua per altri usi; così che saranno da preferirsi i luoghi vicini ai laghi, ai fiumi e alle sorgenti. La legna e ... sono altri elementi necessari.

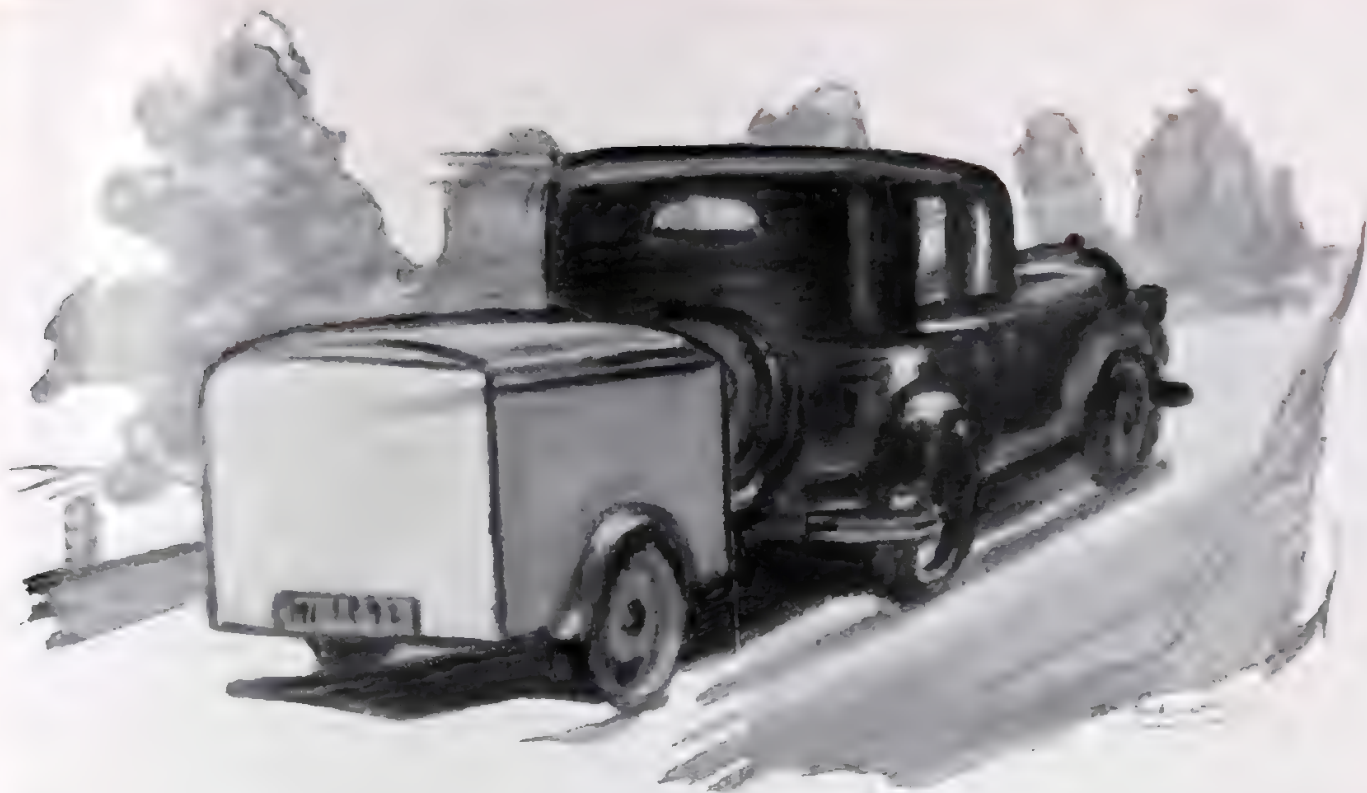
... dovremo scegliere il ter... asciutto, nè tro... oppo molle. L'ideale è ... stato natural... lieve pendenza; ma con speciali accorgimenti ci si può accampare ovunque. Conviene anticipatamente accertarsi se le condizioni del luogo e del terreno rispondono a queste esigenze, come pure se vi sono mezzi di comunicazione, se il luogo è sicuro, se il clima è buono, ecc. (1).

Scelto il luogo e determinato il terreno più adatto per alzare le nostre tende, bisogna pensare al trasporto del materiale. Qualunque mezzo è buono. Il campeggiatore pedestre porterà il suo corredo sulle spalle e si affiderà al cavallo di S. Francesco (Jo e Roger Tourte hanno fatto così in tre anni il giro del mondo), mentre il ciclista utilizzerà il portapacchi e il telaio della sua bicicletta. Per campeggio a piccoli gruppi e di famiglia, invece il mezzo più pratico sarà un carrello bagagliaio, a rimorchio di una comune autovettura, fin dove questa potrà arrivare, dopo di che entreranno in azione le bestie da soma o i portatori.

Occorre naturalmente che il materiale sia imballato in maniera da adattarsi al mezzo di trasporto scelto, che sia assicurato contro gli eventuali danni, caricato e someggiato in maniera da non perdere nulla durante il trasporto o gli obbligati trasbordi.

Giunti sul luogo, avremo il compito di montare il nostro campo, operazione di grandissima importanza e dalla quale dipenderà la buona riuscita di un campeggio. Il montag-

(1) Il T. C. I. ha raccolto e pubblicato un primo elenco di località italiane particolarmente adatte al campeggio. Tutti i Soci sono invitati a collaborare a questa nuova iniziativa del Sodalizio, segnalandoci i campi situati in vicinanza di località di interesse turistico o di città che rispondono meglio ai requisiti specificati sui formulari di richiesta, che saremo lieti di inviare dietro domanda.

... IL PORTAPACCHI ... BICICLETTA...

PEGGIO A PICCOLI GRUPPI O DI FAMIGLIA, IL MEZZO PIÙ PRATICO SARÀ UN CARRELLO BAGAGLIAIO, A RIMORCHIO DI UNA COMUNE AUTOVETTURA.

gio sarà fatto tenendo conto dell'esposizione da dare alle tende, del loro ancoramento nel terreno e della necessità di difendersi dall'umidità in generale e dall'acqua piovana in particolare.

Le tende dovranno, salvo casi di forza maggiore, essere situate con l'apertura dalla parte opposta a quella esposta al vento. L'ancoraggio delle tende, di qualunque tipo e grandezza, è cosa facile, dove il terreno lo consenta (un prato allo stato naturale). Presenta qualche volta delle serie difficoltà, dove il suolo sia pietroso o addirittura con strati di roccia a poca profondità, o su terreni leggeri o leggerissimi, come la sabbia delle spiagge marine. Nel caso di terreni pietrosi, occorrerà con pazienza cercare di conficcare i picchetti negli interstizi fra pietra e pietra o, qualche volta, accontentarsi di assicurare le corde a grosse pietre posate sul terreno. Nei terreni leggeri e nelle sabbie, fare delle buche profonde da 50 cm. a un metro, piantare il picchetto in fondo e riempire poi lo scavo, provvedendo a bagnare la sabbia. Praticamente ho piantato la mia tenda ovunque.

Ancorata la tenda, che avremo posata possibilmente su terreno inclinato, con l'apertura sul lato più basso, provvederemo a fare i fossi di scolo su tre lati, in maniera da impedire alle acque piovane di penetrare. Ope-

... ENTRERANNO IN AZIONE BESTIE DA SOMA O PORTATORI

PROVVEDERSI DI TUTTO CON I MEZZI OFFERTI DALLA NATURA ..

razioni complementari del montaggio di un campeggio saranno: il montaggio dei mobili e degli accessori, per i quali la pratica ci sarà maestra; la creazione di un focolare, scavato nel terreno o formato di un muro semicircolare di pietre; l'apertura, in luogo discreto, di una fossa ove depositare giornalmente i rifiuti del campo (carte, scatolette, ecc.), fossa che richiuderemo appena colma per aprirne un'altra; la sistemazione delle adiacenze

della sorgente e della sorgente stessa, e, per
chi voglia usare il sistema di una latrina fis-
sa, indispensabile specialmente per gli accam-
pamenti numerosi, lo scavo di una fossa in
luogo riparato e, com'è ovvio, distante il più
possibile dalle tende.

Orologi? Sarebbero un di più. Il sole sarà
il regolatore del nostro tempo, e noi dovremo
utilizzarlo ripartendo le mansioni fra i diver-
si campeggiatori o assumendole tutte se sare-
mo soli. Ordine e pulizia devono formare la
nostra prima preoccupazione.

Avremo il nostro da fare anche andando a
spasso. Ecco qui: la raccolta della legna per
gli usi di cucina o per il riscaldamento, la
provvista dell'acqua e degli altri generi che
potremo trovare freschi sul luogo o nelle im-
mediate vicinanze. Tutto dovrà procedere con
ordine e a tempo stabilito. La pulizia del cam-
po dovrà essere sempre accuratissima. Nessun
residuo, sia pure un mozzicone di sigaro o di
sigaretta o un fiammifero, deve ingombrare il
terreno da noi occupato. Dovremo essere pru-
denti nella raccolta della legna, ottenendone,
ove occorra, il permesso dalle persone o da-
gli Enti a cui il terreno appartiene e, in ge-
nerale, badando di arrecare il minor danno
possibile alle piantagioni.

Infine il terreno da noi occupato dovrà es-

.. SPECIE DI VILLETTA AMBULANTE CHE ...

sere lasciato nello stato in cui ci è stato consegnato. Dovremo colmare i fossi fatti e bruciare o seppellire tutto quello che abbandoneremo in luogo, cercando di rimettere a posto le zolle spostate per l'apertura delle buche e dei fossetti.

.. POTREMO AVERE SEDIE E POLTRONE, TAVOLE E STOVIGLIE

## Il campeggio è economico

L'economia, così importante in un bilancio familiare, dovrebbe essere la prima spinta verso il campeggio. Si può asserire, infatti, che la vita al campo fa realizzare, su una qualsiasi villeggiatura in un albergo di secondo ordine, l'80 per cento di economia. Costa meno o non più della vita ordinaria in casa, realizzandosi spesso anche delle economie nel minor prezzo dei generi, che non di rado si possono acquistare direttamente dal produttore.

Una famiglia di sei persone, in un albergo che faccia una pensione dalle 25 alle 30 lire, spende dalle 150 alle 180 lire giornaliere; al campo, invece, la spesa può aggirarsi sulle 5-6 lire per persona, e quindi la stessa famiglia spenderebbe 30-36 lire complessivamente. Ho preso come termine di paragone un albergo modesto; le proporzioni sarebbero, dunque, molto maggiori, trattandosi di alberghi di primo ordine.

La spesa per il materiale da campo, buono che sia, ammonta a poche migliaia di lire, e può essere ammortizzata anche in breve tempo, col risparmio totale fra la vita in un al-

ENSARE ALLE ABITAZIONI NOMADI DEGLI ZINGARI

bergo di secondo ordine e quella al campo. Del buon materiale da campo, ben conservato, può praticamente durare quanto la vita di un individuo. Vada per l'economia, ma alcuni temono la mancanza di conforto. Ora, se si pensa bene, il conforto esiste in un campeggio quanto in una qualsiasi casa o albergo. L'igiene è al primo piano: aria, luce e sole sono un continuo rigeneratore. Si è mai pensato al rischio che si corre dormendo chiusi in una camera dove non si sa chi sia stato la sera prima? La tenda è una camera con un letto proprio e con aria che si rinnova sempre.

E il vitto? Nessuno si allarmi: si mangia benissimo seduti sull'erba e con cibi freddi. Ma se volete, potremo avere al campo sedie e poltrone, tavole e stoviglie e cucina calda. Chi le desidera, può avere infine delle... confortevoli tende speciali per toeletta!

MATERASSI PNEUMATICI, CHE SERVONO BENISSIMO ANCHE DA LETTO...

Il problema, poi, del come impiegare la giornata, che è sempre in discussione nelle sale degli alberghi di villeggiatura, è completamente risolto al campo, dove, oltre che da divertirsi, c'è anche un bel da fare; spesso anzi uno non ha il tempo di compiere tutte le mansioni che gli spettano.

## Materiale da campeggio

Ed ora due parole sul materiale da campeggio.

In un manuale americano *Camping and woodcraft* si fa accenno alla possibilità di campeggiare senza nulla, provvedendosi di tutto con i mezzi offerti dalla natura; passando all'estremo opposto v'è chi si preoccupa perfino di raffinatezze. La via di mezzo sarà quella più consona allo spirito campistico. Il materiale da campo offerto dall'industria nazionale è certamente ottimo e raccomandabilissimo. Si può trovare tutto quanto occorre e avere solamente l'imbarazzo della scelta subordinando solo il proprio desiderio alle proprie possibilità finanziarie.

Anzitutto la tenda. Forma e grandezza hanno importanza relativa; materiale e confezione, importanza capitale; conviene perciò scegliere o farsi scegliere da persona esperta la tenda per il campeggio. I mobili sono tutti necessari, nessuno indispensabile: letti

o mater[illegible]umatici (che servono benissimo anche da letto), una sedia da campo, un tavolino proporzionato al numero delle persone, un lavabo pieghevole, e, quando lo si voglia, anche bagnarole e docce portatili.

Altro oggetto importante, dopo la tenda, è la cucina da campo. Ve ne sono oggi in commercio un'infinità, grandi o piccole, a seconda delle proprie esigenze. Quanto agli utensili per cucina e mensa, non abbandoneremo per i primi l'alluminio e per i secondi la galalite.

Molti altri oggetti non indispensabili, ma qualche volta utili, potranno completare o perfezionare il nostro corredo; un apparecchio di minuscole dimensioni per fabbricare il ghiaccio, una barca smontabile.

In Italia non abbiamo manuali completi e speciali per campeggio (lacune a cui chi scrive si lusinga di poter presto riparare). In difetto, per completare queste mie note, raccomando i manuali francesi *Camping et voyage a pied* di J. Joiseau, edito dalla rivista « Camping », Parigi; *Manuel pratique de Camping et Auto Camping familial* di Renaud Icard, edito da Chiron, Parigi, e l'*Auto-Camping* di R. Milli, edito da Berger Levrault; in inglese ve n'è una quantità: classico l'*Handbook of Camping and Caravanning* del « Camping Club of Great Britain and Ireland ».

E concludo le mie note augurandomi che queste piccole case mobili, che ogni anno sorgono e scompaiono, sempre in maggior numero, nelle campagne dell'Inghilterra e dell'America, della Francia e della Germania, popolino anche questa nostra divina Italia. I nostri bei colori segnino ovunque, nelle valli alpine, in riva al mare, nell'aspro Abruzzo, nella silenziosa Sila e sulle pendici boscose del Gargano, la presenza di questa nuova forma di turismo, che congiunge in sè tante ragioni fisiche, morali ed estetiche, mettendo l'uomo a più diretto contatto con la Natura.

**CLEMENTE DEL DRAGO**

(*Disegni di Mariano Leone*)

# IL DOPOLAVORO DEL TOURING NELLA TERRA DEL DUCE

Il proposito di rendere omaggio alla grande figura di Arnaldo Mussolini, indimenticabile amico della nostra Istituzione, e di manifestare la devota riconoscenza dei dipendenti del Touring al Duce, che volle devoluta al loro fondo assistenza la somma di lire centomila, messa a Sua disposizione dai Dirigenti del T. C. I. in occasione del Quarantennio, ha trovato concreta esplicazione in una gita in Romagna, organizzata il 10, 11 e 12 dello scorso maggio dal Gruppo Dopolavoro.

Giunta a Predappio Nuova, la comitiva, di oltre cento persone, rese il primo doveroso omaggio al cimitero di S. Cassiano in Appennino, ove, fra il più commosso raccoglimento, depose fiori sulle tombe dei Genitori del Duce. I Dopolavoristi visitarono quindi la sede Podestarile di Predappio Nuova, accolti da quel Podestà cav. uff. Baccanelli, che rivolse loro efficaci parole di saluto, ricordando come l'edificio attuale sia la trasformazione del vecchio Palazzo Varano, particolarmente caro al Duce, che vi trascorse gli anni della fanciullezza. Al pianterreno era infatti l'officina del padre, Alessandro, fabbro e sindaco del paese, e all'ultimo piano l'abitazione della famiglia e l'aula scolastica in cui insegnava la madre, Rosa Maltoni, maestra comunale.

Attraversando il paese, i Dopolavoristi si recarono poi alla Casa natale di Benito Mussolini. L'umiltà della costruzione, le stanzette basse, gli scarsi mobili, la rustica vita che ferveva attorno — il falegname che lavorava sulla porta della bottega, la popolana che lavava i panni, i bambini (quanti, e con fieri occhi che ricordano Lui fanciullo!) che ruzzavano sull'aia — tutta questa umiltà e continuità di vita, considerata nello sfondo della figura storica del Grande, formava un contrasto apparente e una coerenza essenziale, che induceva a meditare.

Ritornata sulla via Emilia, la carovana, passando per Forlimpopoli, ove il Duce compiè gli studi magistrali, si recò a Cesena, di dove nel pomeriggio, risalendo la pittoresca Valle del Savio, raggiunse Mercato Saraceno. I Dopolavoristi proseguirono a piedi, in gruppo serrato, gagliardetto in testa, per il Colle di Paderno, ove, cordialmente ricevuti dal cav. Vittorio Bondanini, recarono corone d'alloro alle tombe di Arnaldo e di Sandro Italico Mussolini. Il duplice lutto, che così duramente colpì il cuore d'Italia, appariva ancora più vivo e presente su quel colle, caro agli svaghi e

I COLLI DELLA VALLE DEL RABBI, VISTI DALLA CASA NATALE DEL DUCE. LA FINESTRA APPARTIENE ALLA STANZA A PIANTERRENO, CHE SERVÌ PRIMA COME FUCINA AD ALESSANDRO MUSSOLINI, POI COME AULA SCOLASTICA A ROSA MALTONI (*fot. dott. G. Laeng*).

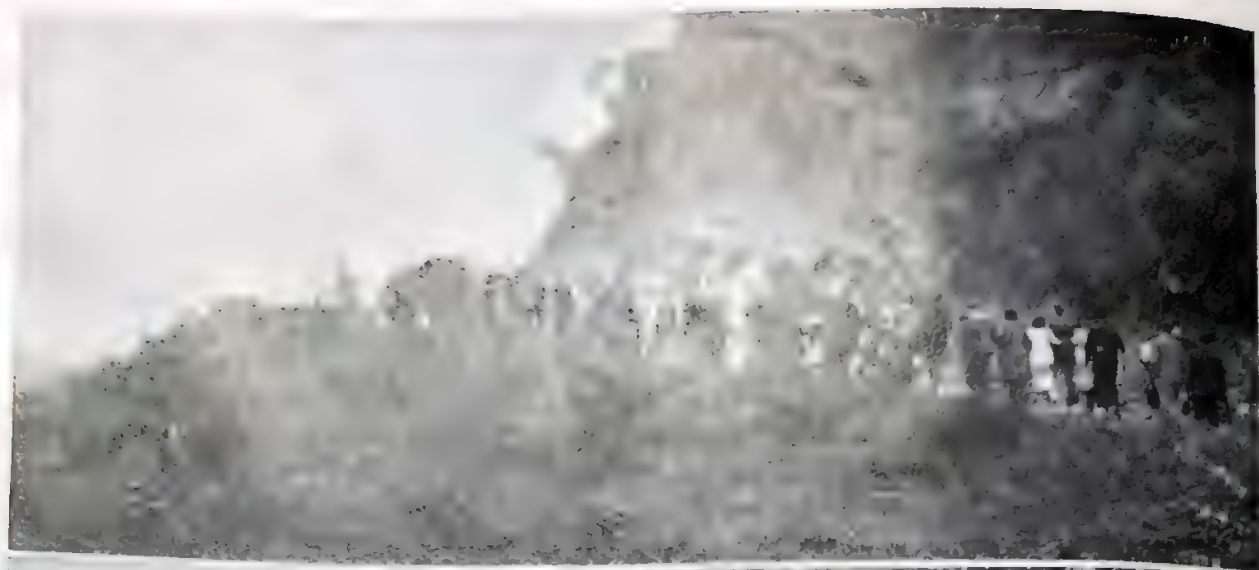
[illegible] DEL TOURING DAVANTI AL-[illegible] (fot. G. Vota)

agli studi del Fratello e del Nipote del Duce, dinanzi a quella valle che ha asprezze di paesaggio alpino e dolcezze tipicamente romagnole.

Ma la grandiosità paesaggistica dell' alta Romagna apparve ancor più durante il viaggio da Mercato Saraceno a Rimini, per l'ardita strada di Monte Spelano, Perticara, Mercatino, che si svolge sul crinale dello spartiacque tra la valle del Savio e quella del Marecchia, con ampia vista sui due versanti, ove si scorgevano, sulle vette dei monti, rocche e paesi memori dei tempi malatestiani.

Da Rimini, i Dopolavoristi si recarono a San Marino, riportandone la più lieta impressione.

Durante il viaggio di ritorno,

[illegible] MUNICIPIO DI PREDAPPIO NUOVA [illegible] LA PARROCCHIALE. - IN BASSO [illegible] LAVORISTI SI RECANO A REN[illegible] ALLE TOMBE DEI GENITORI D[illegible] CIMITERO DI S. CASSIANO [illegible] (fot. dott. G. Laeng e dott. [illegible])

IN ALTO: I DOPOLAVORISTI DEL TOURING SALGONO IL COLLE DI PADERNO. - IN BASSO: LE ERME DI SANDRO ITALICO E ARNALDO MUSSOLINI, CON LE CORONE D'ALLORO OFFERTE DAI DOPOLAVORISTI. (*fot. dott. S. Saglio*).

che avvenne per l'antica Strada Romea, fiancheggiante la pineta dantesca, fu fatta una breve sosta a Classe e a Ravenna per visitare le superbe basiliche bizantine.

Terminata la riuscitissima gita, tutti tornarono alle loro case, orgogliosi e soddisfatti, portando negli occhi visioni di serenità e di bellezza, nel cuore un nuovo senso di edificazione. [illegible] visto i luoghi e le cose che accompagnarono la predestinata giovinezza di Benito Mussolini era per tutti cagione di grande letizia, e tutti sentivano che qualche cosa di più intimo s'era aggiunto al loro amore e alla loro devozione per il Duce: la poesia eroica di una vita, iniziatasi tra l'umiltà e le amarezze, e assurta, Lui vivente, a universale notorietà e alla più fulgida gloria.

**a.**

# IL GIUBILEO DELLA BICICLETTA

A un anno di distanza dal quarantennio del Touring, abbiamo il cinquantenario della bicicletta, il velocipede a due ruote metalliche eguali, che ha compiuto in questi ultimi tempi grandi progressi d' ordine meccanico.

Il « celerifero », costituito da due ruote collegate fra loro da un supporto rigido, fu inventato dal francese De Sivrac nel 1791: si spingeva puntando i piedi in terra, e questo serviva anche a mantenere la macchina in equilibrio. Poi il barone Drais costruì nel 1818 una macchina simile, ma più perfezionata, la « draisienne », nella quale appare la prima idea dello sterzo, che doveva rendere articolata la ruota anteriore. Nel 1861 il francese Michaux applicò alla ruota anteriore il pedaliere, con cui diventava possibile imprimere al biciclo un movimento continuo. Nel 1869 si ebbe l'applicazione dei cuscinetti a sfere; nel 1877 quella delle gomme piene e dei raggi metallici. Ma la velocità della macchina rimaneva sempre in funzione dello sviluppo della ruota motrice anteriore. Di qui, quegli indimenticabili bicicli a ruota anteriore altissime, che obbligavano i pedalatori a compiere le più audaci acrobazie per salire in sella. Fu per la necessità di ridurne l'altezza, che si pensò dapprima alla trasmissione a catena, cioè ad una ruota dentata munita di pedali (la moltiplica) fissata alla forcella, che mediante catena

BICICLO ESPOSTO ALLA MOSTRA ... SPORT (fot. G. Galimberti).

[illegible]LTO: BICICLO DEL 1868, CON RUOTE [illegible] LEGNO CERCHIATE DI FERRO. - IN BAS[illegible] BICICLO DA CORSA DEL 1877, CON RUO[illegible]TE METALLICHE E GOMME PIENE.

trasmettesse il movimento al pignone della ruota anteriore. Il rapporto esistente fra il numero dei denti della moltiplica e quello dei denti del pignone consentiva di ridurre il diametro della ruota senza sacrificare, anzi, aumentando la velocità. Da questa innovazione alla moderna ruota motrice posteriore, il passo doveva essere breve; di fatti si compiva quando, nel 1885, appariva la bicicletta detta « di sicurezza », con trasmissione a catena, di cui oggi si celebra appunto il cinquantenario; infine, nel 1891, con l'applicazione dei pneumatici, la bicicletta era completa nei suoi organi essenziali.

Fu la passione dei pochi privilegiati di quell'epoca, ricchi di censo e di coraggio, che fece prediligere il velocipede. Quegli autentici pionieri dovettero lottare contro il misoneismo ed altri ostacoli morali e materiali per [illegible] del nuovo mezzo di locomozio[illegible] [illegible]te, più tardi, parallelamente al [illegible], conquistò con rapidità [illegible]li, al punto da poter esse[illegible] [illegible]fait social » (P. Giffard).

## Le prime competizioni sportive

Sin dagli esordi del velocipede con due ruote cerchiate di ferro, del peso di 80 chilogrammi, scaturì l'idea della competizione, che ebbe sempre un potere affascinante sulle masse; e da queste belle e pubbliche manifestazioni il velocipede trasse infiniti proseliti e il pubblico si esaltò alle vittorie aspramente contese e alle eccezionali prove, che richiedevano qualità pure eccezionali. Furono i tempi eroici del velocipede, e tali rimarranno a giusto titolo nella storia. I corridori diventarono gli idoli della folla e noi dobbiamo riconoscer loro, oltre al valore atletico, anche il merito di volgarizzatori del ciclismo.

Il 18 dicembre 1870 ebbe luogo a Milano la prima corsa di fondo sul giro dei bastioni, annunciata da un manifesto che riproduciamo a pag. 544. Vinse Giuseppe Pasta, seguito dal barone Giuseppe Bagatti-Valsecchi. Nel 1871 vi fu, sempre a Milano, la seconda corsa, vinta da Federico Johnson, seguito pure dal barone Bagatti-Valsecchi.

Nel 1884 venne fondata a Torino l'Unione Velocipedistica Italiana, e da allora ebbe luogo la classica prova di campionato italiano, vinta per la prima volta dal cav. Loretz. Questo fatto suscitò tale entusiasmo, che il conte di Sambuy, sindaco di Torino, inviò al sindaco di Milano un telegramma di vive felicitazioni per la vittoria del campione milanese, chiara dimostrazione dei sentimenti di fratellanza che sentivano in quelle occasioni anche i gerarchi cittadini. Ecco un particolare poco noto, che doverosamente riportiamo a prova dello spirito cavalleresco della nostra gente sportiva. Il cav. Loretz, impiegato della ditta Pirelli, chiese al suo principale di partire per Torino con l'anticipo di un giorno, volendo conoscere la pista prima della gara. Il sen. Pirelli, benchè tenesse molto alla disciplina

del lavoro, acconsentì, desiderò, anzi, che vi si recasse alcuni giorni prima, ammonendolo che il lunedì seguente voleva vederlo di ritorno con la bandiera di campione. E il cav. Loretz vinse.

Nel 1885 il campionato italiano fu vinto a Milano da Enrico Tarlarini, primo arrivato, ma egli rifiutò il titolo, perchè alcuni concorrenti erano caduti durante la corsa. Nel 1886 il campionato italiano fu vinto da Mazza, pure a Milano, e, in sèguito, in diverse città, da Tarlarini, Marley, Max de Blumer, Braida, Robecchi, Genta, Pasta, Pontecchi, Tommaselli, Singrossi, ecc. Da allora i nostri campioni vinsero prove internazionali anche all'estero, compresi grandi premî e i campionati olimpionici.

### La bicicletta come mezzo turistico

Le prove della bicicletta come mezzo turistico si ebbero solo dopo il 1891, cioè dopo la applicazione dei pneumatici, che fu l'ultimo dei suoi perfezionamenti essenziali. È vanto del Touring Club Ciclistico Italiano e del suo Direttore Generale Federico Johnson di avere organizzato le prime marce ciclistiche di resistenza su lunghi percorsi. La partecipazione a tali prove di numerosi gruppi sportivi, nei quali erano rappresentate le età e le condizioni sociali più diverse, e il conseguimento di risultati pratici non mai raggiunti prima d'allora sulla strada coi tradizionali mezzi di trasporto, dovevano convincere il pubblico delle mirabili possibilità della bicicletta e contribuire più di ogni altra dimostrazione al suo diffondersi fra le masse. Ricordiamo la « corsa dei cinquecento chilometri » del 1894, compiutasi sopra un percorso di effettivi 530 km., nel tempo massimo di 25 ore, che valse a Federico Johnson il titolo di « primo ciclista italiano ». E ricordiamo la più audace prova, la cosiddetta « passeggiata » da Milano a Roma, nel 1895, che fu una dura marcia di 700 chilometri, organizzata dallo stesso Federico Johnson e da lui compiuta a capo di un centinaio di audaci pedalatori, accolti trionfalmente nella Capitale, sotto la pioggia dirotta, da una folla sbalordita e acclamante, sulla quale spiccava la soave sorridente Maestà di Margherita di Savoia. Da allora, per un decennio, fino all'affermarsi dell'automezzo, che doveva in un primo tempo, e fino al rinnovarsi delle strade, rendere disagevole l'uso della bicicletta, fu un susseguirsi continuo di escursioni ciclistiche di propaganda promosse dal nostro Sodalizio: da Milano a Venezia, a Roma, a Torino; da Roma al Piemonte, alla Puglia, alla Sicilia; le marce ciclo-alpine, ad Alagna, a Macugnaga, al Col d'Olen, che dovevano rendere tanto popolari i nomi di L. V. Bertarelli, Moro, Origoni, Federico Guasti, e di tanti altri apostoli del turismo italiano e primi animatori del nostro Sodalizio. E i convegni sociali, adunando le masse festose di Soci accorsi da ogni parte d'Italia con le loro macchine lucenti, che la fantasia del tempo si compiaceva di chiamare il cavallo d'acciaio, suscitavano ovunque entusiasmi, gua-

IN ALTO: IL BICICLO « KANGAROO », INVENTATO NEL 1886-7 IN INGHILTERRA. – IN BASSO: BICICLETTA DEL 1888 CON RUOTE METALLICHE, GOMME PIENE E TRASMISSIONE A CATENA.

dagnando proseliti al nuovo mezzo popolare di turismo. Il fervore ciclistico coinvolgeva così i più vasti e profondi strati sociali, accomunando nell'entusiasmo e nello sforzo operai, contadini, intellettuali e professionisti.

Non mancò quindi alla bicicletta il favore degli intellettuali. Alcuni letterati, come Olindo Guerrini (Lorenzo Stecchetti), Alfredo Oriani, Giovanni Pascoli, Silvio Zambaldi, sciolsero inni soavemente ispirati dal cavallo d'acciaio, oggi prezioso retaggio di cultura, passione ed alto esempio personale di pratica sportiva. E la definizione di « sport da poeti » data dal Duce, si addice perfettamente al ciclismo. Altri intellettuali coadiuvarono efficacemente il movimento ciclistico nella sua funzione propagandistica ed educativa, fondando giornali e periodici. Il primo fu quello del barone Fenoglio: « La Rivista Velocipedistica », che apparve nel 1885 e fu seguita, nel 1893, da « L'Illustrazione Velocipedistica », diretta dall'avv. Rivera. Il giornalismo ciclistico popolare fu iniziato da A. G. Bianchi, dapprima col « Ciclo » — un giornaletto minuscolo — poi colla « Bicicletta » che L. V. Bertarelli definì la bersaglieresca avanguardia del Touring nascente. Qualche anno dopo comparve « La Gazzetta dello Sport » con l'avv. Rivera e il prof. Costamagna.

Nel 1894 venne fondato il T. C. C. I., che ebbe nella bicicletta il suo primo strumento di sviluppo pratico.

## L'Audax e i Volontari Ciclisti

Nel 1898 venne fondato l'Audax Italiano, che ebbe nell'illustre scultore Vito Pardo un ottimo presidente. Scopo di questa istituzione ufficiale del turismo collettivo fu l'organizzazione di marce di 200 km. che il candidato, o l'« audax » effettivo, doveva compiere in un determinato tempo. L' Audax, raccogliendo così, senza carattere di competizione, i migliori ciclisti, ebbe formazione molto omogenea e disciplinata, che gli permise altre simili manifestazioni più importanti, epopea ciclistica che durò molti anni e trovò imitatori anche all'estero. Dalla forte struttura dell'Audax, sempre in fase di prosperoso sviluppo, derivò l'istituzione del Corpo Volontari Ciclisti, alla quale si aggregarono poco dopo gli automobilisti e i motociclisti. Nel 1905 ebbe luogo sulle rive del Garda, promossa da Arturo Mercanti, la prima esercitazione tattica, diretta dal colonnello dei bersaglieri Chiarle. Seguirono altre importanti esercitazioni ed esperimenti di mobilitazione. Nel 1910 il generale Ottavio Ragni, designato alla presidenza, compilò il regolamento per il Corpo V. C. A., che aveva già una sezione in ogni provincia d'Italia. È doveroso ricordare che l'anima della propaganda ciclistica nell'esercito fu il Maggiore Natali. Del Corpo V. C. A., parliamo diffusamente nella rubrica «Vita del Touring» di questo stesso fascicolo.

La bicicletta fu fin dai primi tempi il mezzo più pratico e indipendente per conoscere meglio il nostro Paese, così ricco di [illegible]ze naturali e artistiche e di at[illegible] d'ogni genere.

[illegible] turismo praticabile dai due sessi [illegible] qualunque età è un prezioso diver[illegible] le idee grige accumulatesi talvol-

VELOCE-CLUB
DI MILANO

CORSA DI FONDO CON VELOCIPEDI
A DUE RUOTE
LIBERA A TUTTI

La Direzione del Veloce-Club di Milano ha deliberato di dare nel giorno 18 Dicembre alle ore 12 meridiane (tempo permettendo) una corsa di fondo, percorrendo tutto il giro dei bastioni di Milano.
Luogo di partenza e d'arrivo al Veloce-Club (Bastioni di Porta Tenaglia).
L'entratura è fissata a L. 5.
L'inserizione sarà aperta nella sala della Direzione del Veloce-Club tutti i giorni dalle 2 alle 5 pomer. incominciando dal giorno 4 Dicembre a tutto il 17 corrente mese.
Nella sala di Direzione è esposto il Regolamento generale per le corse, al quale ogni concorrente dovrà prestare esatto adempimento.
Saranno conferiti i seguenti Premi:

1.° Premio - Medaglia d'argento dorata ed un oggetto.
2.° » Medaglia d'argento ed un oggetto.
3.° » Medaglia d'argento.
4.° » Medaglia piccola d'argento.

Tutti quelli che arriveranno alla meta nello spazio di un'ora, riceveranno una Medaglia in bronzo.

[illegible] 1870.

La Direzione

[illegible] ANNUNCIANTE LA PRIMA CORSA CICLISTICA, SVOLTASI A MILANO NEL DICEMBRE 1870.

LA BICICLETTA NEL GRAN MONDO DELL'OTTOCENTO - DA UN FIGURINO DI MODA MASCHILE DEL 1869.
(Gabinetto delle Stampe del Castello Sforzesco di Milano - Raccolta Bertarelli).

ta nel diuturno e severo lavoro professionale. L'escursione con questo mezzo è un sorriso di vita, una strofa di poesia intercalata nella nostra agitata prosa quotidiana. La bicicletta non serve solo ai sani, come ottimo esercizio fisico: moltissimi minorati, specialmente nelle gambe, per anchilosi, raccorciamenti o amputazioni, benedicono il cavallo d' acciaio, che rende loro possibile la locomozione con minor fatica e maggior rendimento della marcia a piedi. Ed ecco finalmente la bicicletta strumento di lavoro, mezzo utilitario di trasporto, sovente esclusivo per i bisogni contingenti della vita. La bicicletta operò per prima, senza tanto rumore, una [illegible]zione sociale.

[illegible] della motocicletta e [illegible]mobile non hanno ostaco[illegible] ascensionale della bi[illegible] cui peculiari caratteri[illegible]dono atta a determina[illegible] essa è veramente [illegible]

[illegible]re considerare la bicicletta un benemerito strumento della nostra vita dinamica, un elemento di supremazia sportiva nelle competizioni nazionali e in-

UNA CARICATURA DEL VELOCIPEDE (1870).
(Gabinetto delle Stampe del Castello Sforzesco di Milano. Raccolta Bertarelli).

**Tab. 1 - Statistica biciclette circolanti in Italia**

| | 1933 N. | 1934 N. | | 1933 N. | 1934 N. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Riporto | 1 398 372 | 1 476 187 |
| Agrigento | 1.100 | 911 | Milano | 369 307 | 388.334 |
| Alessandria | 108.297 | 114 376 | Modena | 96.106 | 103.026 |
| Ancona | 34.150 | 28.258 | Napoli | 7.379 | 12 232 |
| Aosta | 29.401 | 30.839 | Novara | 73.365 | 75.104 |
| Aquila | 3.448 | 2 077 | Nuoro | 1.339 | 1.169 |
| Arezzo | 25 687 | 22 159 | Padova | 108 612 | 110.000 |
| Ascoli P. | 11.429 | 12.350 | Palermo | 7.000 | 7.000 |
| Avellino | 2 520 | 1.905 | Parma | 64.051 | 68.510 |
| Bari | 26 940 | 30 794 | Pavia | 105 036 | 108.000 |
| Belluno | 13.611 | 15.985 | Perugia | 22 806 | 26.412 |
| Benevento | 1.352 | 1.700 | Pesaro | 23 052 | 25.589 |
| Bergamo | 49 803 | 48.199 | Pescara | 5.321 | 6.000 |
| Bologna | 166.744 | 173.730 | Piacenza | 47.716 | 49.698 |
| Bolzano | 17.937 | 21.790 | Pisa | 50.216 | 55.249 |
| Brescia | 94 404 | 100.854 | Pistoia | 21.500 | 22.010 |
| Brindisi | 7.750 | 7 580 | Pola | 7.489 | 8.107 |
| Cagliari | 15.420 | 18.500 | Potenza | 973 | 867 |
| Caltaniss. | 545 | 698 | Ragusa | 1.481 | 1.931 |
| Campob. (1) | 2.127 | 2.127 | Ravenna | 74.120 | 73.131 |
| Catania | 7.128 | 8.158 | Reggio C. | 3 871 | 4.283 |
| Catanzaro | 2 730 | 3.497 | Reggio E. | 80.536 | 82.614 |
| Chieti | 3.169 | 4.608 | Rieti | 5 290 | 5.187 |
| Como | 53.444 | 59 005 | Roma | 53.367 | 55.500 |
| Cosenza | 2 200 | 2 500 | Rovigo | 54.968 | 47.462 |
| Cremona | 79.473 | 84 859 | Salerno | 7.350 | 3.500 |
| Cuneo | 84.204 | 89 200 | Sassari | 1.232 | 2.101 |
| Enna | 900 | 790 | Savona | 20.655 | 23.000 |
| Ferrara | 96.559 | 108.811 | Siena | 19.604 | 21.590 |
| Firenze | 79.223 | 87.736 | Siracusa | 4.110 | 4.225 |
| Fiume | 2.327 | 2 432 | Sondrio | 7.026 | 7.821 |
| Foggia | 6.585 | 4.110 | Taranto | 6.721 | 6.000 |
| Forlì | 75.130 | 83.410 | Teramo | 5.592 | 6.031 |
| Frosinone | 4.980 | 5 754 | Terni | 11.000 | 11.371 |
| Genova | 23.564 | 25.523 | Torino | 185.454 | 99.556 |
| Gorizia | 19.858 | 20.189 | Trapani | 4.800 | 5.450 |
| Grosseto | 10.830 | 12.336 | Trento | 21.498 | 25.839 |
| Imperia | 11.017 | 12 210 | Treviso | 66.000 | 63.000 |
| La Spezia | 10.002 | 11.716 | Trieste | 13.713 | 15.817 |
| Lecce | 17.696 | 18.718 | Udine | 83.677 | 82.496 |
| Livorno | 25.757 | 24.265 | Varese | 81.102 | 87.817 |
| Lucca | 38.880 | 40.572 | Venezia | 54.140 | 51.474 |
| Macerata | 13 500 | 14.285 | Vercelli | 62.661 | 63.065 |
| Mantova | 102.287 | 100 827 | Verona | 65.000 | 70.807 |
| Massa | 5.349 | 6.700 | Vicenza | 62.628 | 67.174 |
| Matera | 685 | 895 | Viterbo | 8.590 | 22.000 |
| Messina | 8.230 | 8.249 | Zara | 1.195 | 1.174 |
| | 1 398 372 | 1 476 187 | Totale | 3 476 721 | 3 554 940 |

(1) Non essendoci ancora pervenuti, per la provincia di Campobasso, i dati del 1934, dobbiamo ripetere quelli dell'anno precedente.

N.B. Non sono citati i dati relativi alle province di Asti e Littoria, essendo queste di recente istituzione.

ternazionali, un fattore non ultimo del nostro sistema economico.

Abbiamo oggi oltre 3 milioni e mezzo di biciclette, ossia 1 per ogni 12 abitanti, escluse quelle militari o appartenenti a corpi autarchici. Siamo ancora lontani dalla saturazione. L'Olanda, la Danimarca e l'Inghilterra, largamente dotate di ogni altro mezzo di comunicazione e ove le corse su strada non esistono, dànno per i primi due paesi una bicicletta per 3 abitanti, e per l'ultimo una ogni 6. Degno di nota lo sforzo dell'U. R. S. S. in favore della bicicletta, la cui produzione di 60.000 [illegible] nel 1934, è passata a 110.000 in questo [illegible] non può aspirare al li[illegible] tre per motivi eco[illegible] ha ancora molte possi-

La nostra produzione può valutarsi a circa 400.000 biciclette annue; il prezzo medio della bicicletta da viaggio completa è di circa 400 lire; mentre nel 1890 una bicicletta di marca costava 500 lire, nel 1914 ne costava 300 e 700 nel 1925. Dobbiamo quindi riconoscere la probità industriale della produzione del ciclo, che non ha mancato di sollecitudine per adeguarsi alle esigenze di ogni tempo (1). L'utente sa che il prezzo d'acquisto è l'elemento che incide maggiormente nell'uso della macchina; seguono quelli della manutenzione e custodia, riparazioni e pezzi di ricambio.

Il costo chilometrico della bicicletta è di lire 0,04, notevolmente inferiore a quello degli altri mezzi ordinari di locomozione meccanica e precisamente metà di quello del tram; 1/3 di quello dell'automobile utilitaria a 4 posti; 1/5 di quello della ferrovia (III classe).

## Il perfezionamento tecnico della bicicletta

Il progresso meccanico è più sensibile di quanto possa apparire a prima vista. La scienza specifica trova sempre risorse in questo campo. Con l'adozione delle leghe leggere, prodotto nazionale, il peso di 8 chilogrammi per una bicicletta da viaggio non è più un vivo desiderio, ma una realtà. Da qualche anno gli apparecchi polimoltiplicatori sono parti integranti della macchina e non accessori; i pneumatici « Ballon », i sistemi di

**Tab. 2 - Statistica ciclistica e stradale delle diverse regioni d'Italia**

| REGIONE | Chilometri di strada | Numero di ciclisti | Densità per Km. di strada | Rapp. territ. Km. di strada / Kmq. di territ. |
|---|---|---|---|---|
| PIEMONTE | 21 794 | 572 140 | 24,9 | 74,3 |
| LIGURIA | 3 171 | 72 449 | 20,6 | 58,4 |
| LOMBARDIA | 19 765 | 985 416 | 47,7 | 83,3 |
| VENEZIA TRID. | 6 492 | 47 629 | 6,1 | 47,6 |
| VENETO | 22 100 | 508 398 | 23,1 | 86,6 |
| VENEZIA GIULIA | 5 347 | 47 719 | 8,3 | 60,2 |
| EMILIA | 19 648 | 742 930 | 35,8 | 88,8 |
| TOSCANA | 13 927 | 292 617 | 19,9 | 60,8 |
| MARCHE | 6 694 | 82 131 | 12,3 | 69,2 |
| UMBRIA | 3 349 | 37 783 | 10,1 | 39,4 |
| LAZIO | 8 694 | 88 441 | 8,3 | 50,5 |
| ABRUZZO e MOLISE | 6 150 | 24 337 | 31,8 | 39,9 |
| CAMPANIA | 7 281 | 19 657 | 25,5 | 54 |
| PUGLIA | 7 577 | 67 202 | 8,7 | 39,2 |
| LUCANIA | 2 136 | 1 762 | 0,8 | 21,4 |
| CALABRIA | 5 136 | 8 801 | 1,6 | 34 |
| SICILIA | 7 376 | 35 294 | 4,8 | 28,4 |
| SARDEGNA | 5 735 | 31 770 | 3,1 | 23,8 |
| Totale | 172 371 | 3 656 476 | | |

(1) Ci piace ricordare che ricorre quest'anno anche il cinquantenario dell'attività di un industriale altamente benemerito della produzione ciclistica, Edoardo Bianchi. Sono infatti del 1885 i suoi primi bicicli.

lavorazione, i rivestimenti elettrolitici o chimici, l'illuminazione elettrica, sono altrettante innovazioni, che contribuiscono all'uso razionale e, quindi, al maggior rendimento e alla maggior durata della macchina.

Nei riguardi del rendimento non vogliamo dimenticare le strade statali, che il Regime Fascista ha rifatte con criteri moderni. Il ciclista viaggia oggi con minor disagio e fatica, trova scaglionati, principalmente per opera del T. C. I., i cartelli indicatori che tolgono ogni perplessità al suo itinerario, e trova anche una tutela ed assistenza nella benemerita Milizia Stradale. Così il turismo in bicicletta, fortemente contrastato dall'avvento dell'autoveicolo, è tornato in onore, e maggiori possibilità si delineano per il suo avvenire a favore delle classi popolari. Su qualche strada di grande comunicazione esiste anche la sede per i ciclisti, e con tutta probabilità tale sistema sarà rapidamente esteso alle altre strade di intensa circolazione ciclistica.

DENSITÀ CICLISTICA E STRADALE DELLE DIVERSE REGIONI D'ITALIA.
I numeri indicano la densità ciclistica in rapporto alla popolazione. La massima densità si riscontra nell'Emilia, con una bicicletta ogni 4,4 abitanti; la minima nella Lucania, con una bicicletta ogni 289 abitanti.

Vogliamo rammentare che la bicicletta, associata alla ferrovia, presenta un conveniente sistema di trasporto quando la distanza supera l'autonomia normale della bicicletta e il luogo di destinazione è lungi dalla rotaia. La tariffa di trasporto ferroviario è, però, in questi casi, elevata, pur tenendo conto della recente riduzione. Detta questione interessa i cicloturisti e i numerosi lavoratori, specialmente nelle regioni agricole, di bonifica o di lavori pubblici. Confidiamo in una miglior soluzione, favorita dai risultati dell'esperienza attuale, che appaghi in un tempo non lontano il desiderio degli interessati. Il Regime Fascista, rigeneratore del popolo, creatore di un clima di collaborazione e di ordine sociale, ha dato impulso anche al ciclismo, circondandolo, principalmente attraverso le iniziative del Dopolavoro, di provvidenze e di simpatie.

L'evocazione del glorioso passato del ciclismo, lo sguardo alla sua fisionomia presente, quantunque tracciati a grandi linee, legittimano le migliori speranze per l'avvenire.

**L. GAZZANIGA**

Dobbiamo alla squisita cortesia del comm. Umberto Dei, benemerito presidente dell'Unione Veterani Ciclisti Italiani, ordinatore della Sezione Ciclismo (prima epoca) alla Mostra dello Sport, alcuni dati e fotografie.

## IL MONUMENTO A NAZARIO SAURO

Il 9 giugno u. s. Capodistria ha inaugurato, all'augusta presenza del Re, il monumento al suo grande Figlio, di cu[i] ... [E]roi: ha potuto dire che « non mai eroe fu p[iù] ... della sua terra e della sua gente ».

... questa pagina rappresentano: *In alto a* ... il Re assiste alla cerimonia; *in alto a de[stra]* ... Delcroix pronuncia il discorso inaugurale ... monumento, opera dello scultore Selva e del ... Del Debbio, appena inaugurato, in cospetto del ... *In basso*: Nazario Sauro alla vigilia del marti[rio] ... rara fotografia austriaca gentilmente offertaci ... Amleto Miserocchi del « Popolo d'Italia »).

# I PROBLEMI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ALLA CONFERENZA DI NAPOLI

[illegible] tempo, del quale svanisce quasi il ricordo, la folla, ironicamente arguta, aveva sintetizzato la burocratica apatia dei dirigenti i servizi pubblici nella figura di quel capostazione che alla turba dei reclamanti contro non so quale irregolarità del servizio ferroviario, aveva risposto: « Viaggio io forse? ». Oggi quella figura si perde lontano. Chi ha la responsabilità di formulare le leggi, chi deve adottare provvedimenti di carattere generale, chi insomma deve disciplinare e ordinare questa nostra umanità troppo spesso pericolosamente esposta alle sopraffazioni degli egoismi dei singoli, sente il dovere di conoscere davvicino la realtà dei fenomeni, di considerare le conseguenze delle disposizioni che sarà per adottare, non più con una visione soggettiva, che può indurre in pericolose deformazioni del vero, ma attraverso un più logico avvicinamento a coloro che, nel contatto quotidiano della pratica, possono essere in condizione di meglio prevedere le conseguenze effettive dei provvedimenti che si vogliono adottare. Per di più, oggi la voce di coloro che, conoscendo la reale portata degli inconvenienti a cui si vuol porre riparo, propongono provvidenze e rimedi, non solo è ascoltata, ma gradita dalla stessa burocrazia.

D'altra parte, è ovvio che se la burocrazia volesse rinchiudersi nella « turris eburnea » dei suoi uffici, diminuirebbe assai la sua competenza in un argomento che, per essere tutto informato alla circolazione stradale, è invece prevalentemente turistico. Sarebbe se non altro ben strano che chi discute, propone, decide i complessi provvedimenti che devono disciplinare la circolazione automobilistica, fosse precisamente chi non ha mai condotto un'automobile, non solo, ma neppure ha avuto coi fenomeni stradali quel continuo contatto, che non può derivare solo dallo studio, ma dalla osservazione pacata e serena, nonchè frequente, di ciò che accade e da noi e in quei paesi che ci precedono nel tentativo di risolvere le difficoltà circolatorie.

Ecco perchè la Conferenza sulla circolazione stradale, che si è svolta a Napoli ai primi dello scorso maggio, ed è stata la quinta dopo quelle di Roma, di Milano, di Palermo e di Genova, non può essere considerata senza viva compiacenza da coloro che, aderenti alla realtà, auspicano la più stretta ed intensa collaborazione fra teoria e pratica perchè sono convinti che solo da un giusto equilibrio dei due elementi possano derivare disposizioni veramente utili, che non eccitino lo scetticismo del pubblico, ma, per la loro convincente necessità, si facciano del pubblico un collaboratore ed un alleato.

La Conferenza di Napoli ha visto riuniti

SEGNALAZIONI MANUALI PROPOSTE DALLA CONFERENZA.

*[illegible] di attenzione.*
Se[illegible]io fra quello di [illegible] di arresto. Il [illegible] destro o sini[illegible]ente, preavvi[illegible]biamento di di[illegible]one.

*Segnale di via libera.*
Il vigile, al centro del crocevia, volge ai veicoli il fianco destro o sinistro ed eseguisce la flessione del braccio destro o sinistro, stesi rispettivamente all'altezza delle spalle, compiendo con essi un mezzo cerchio in direzione della spalla opposta.

*Segnale d'arresto.*
Il vigile, al centro del crocevia, volge il petto e il dorso ai veicoli, o sta in tal posizione con le braccia aperte e distese all'altezza delle spalle.

SEGNALI SUPPLEMENTARI DI PRESCRIZIONE

Sono da adottarsi soltanto in caso di assoluta necessità; ma quando vengono adottati ne devono essere scrupolosamente riprodotti i colori, la forma e la sagoma. Ecco il significato di ciascun segnale: 1) divieto di transito ai carri a trazione animale; 2) divieto di transito ai carretti a mano; 3) divieto di transito ai veicoli a trazione animale e ai carretti a mano; 4) divieto di transito alle biciclette; 5) limitazione nella larghezza della sagoma; 6) limitazione nell'altezza della sagoma; 7) divieto di svolta a sinistra; 8) divieto di svolta a destra; 9) divieto di svolta a destra e a sinistra; 10) divieto di sorpasso; 11) divieto di uso dei segnali acustici; 12) obbligo di arresto all'incrocio con le corriere su strade di montagna.

in fraterna concordia di studio rappresentanti di Province, di Comuni e di Enti pubblici, rappresentanti di Associazioni turistiche, costruttori, esperti di cose stradali, nei riguardi tecnici, nei riguardi amministrativi, nei riguardi legislativi. Alle altissime e riconosciute competenze in materia di circolazione stradale s'accompagnavano i tecnici e gli amministratori di località secondarie, non ancora toccate dal disagio della circolazione densa, nè dagli eccessi dei rumori, ma intimoriti da una minaccia che sentivano immanente per il continuo intensificarsi della circolazione anche nelle piccole città: venuti soprattutto per sentir discutere i problemi vitali di questo vitalissimo argomento che preoccupa la nostra nazione forse più delle altre, poichè le nostre città, e grandi e piccine, soffrono tutte dello stesso difetto. La loro antica nobiltà, la loro storia, che risale nei secoli e le fa ricche e onuste di bellezze che il mondo intero ci invidia, pone gravissimi problemi alla circolazione moderna anche alle città di modesta estensione, assai prima, in ogni modo, di quel che, a parità, di importanza, non avvenga in generale all'estero, dove i quartieri antichi e pittoreschi, per lo più, hanno meno vasta estensione e dove meno si addensano le case.

## L'unificazione delle norme e dei segnali

La Conferenza si è occupata di ben do[illegible] [illegible]

de, riferentisi a problemi di attualità per quanto riguarda la circolazione stradale.

Le questioni che più appassionarono l'assemblea riguardavano soprattutto il problema dell'unificazione, si riferisse essa ai regolamenti, o ai segnali, o alla statistica. La velocità raggiunta oggi dagli autoveicoli, velocità che consente rapidissimi spostamenti da luogo a luogo e ha reso ristretti i confini della nazione, rende sempre più necessaria l'unità delle provvidenze che regolano la circolazione. E se angusta appare all'automobilista l'aiuola (usiamo il termine dantesco) d'ogni singola nazione, che cosa deve sembrargli il passare da città a città e trovar in ognuna norme diverse, alle quali può contravvenire senza averne coscienza? Per chi guida l'automobile oggi una città segue un'altra città colla stessa vicenda per cui al conducente della carrozza d'un tempo dopo una via ne appariva un'altra. Necessita dunque che, come un tempo tutte le vie d'una stessa città soggiacevano alle stesse norme e non potevano nascer dubbi, oggi le città si uniformino, almeno nelle disposizioni principali, a forme ed a criteri unici.

È ben vero che sopra tutti i regolamenti locali impera il Codice della Strada: ma esso contiene soltanto norme generiche, che sono, in fatto, applicabili anche nell'interno dell'abitato, e non interviene in senso unificato[illegible] quanto riguarda particolarmen[illegible]one urbana. Esiste dunque un

vasto campo, massime ove si considerino i maggiori centri, nei quali è sentito il bisogno di norme più precise e complete, ma soprattutto di norme a carattere unitario.

È bene che queste norme trovino sede nel Codice della Strada? La Conferenza, pure affermando la sua fondamentale tendenza verso l'unificazione, è stata di contrario avviso. E non senza ragione. I fenomeni della circolazione stradale, in ispecie nei maggiori centri urbani, vanno infatti soggetti a variazioni e mutamenti troppo rapidi perchè la legislazione possa seguirli colla necessaria aderenza. È dunque preferibile l'intervento della regolamentazione locale, che può adeguarsi alla mutevolezza dei fenomeni con maggiore prontezza ed agilità. Ma poichè si vuole mantenere fermo il criterio unitario imposto dalle necessità della circolazione moderna, le disposizioni dei regolamenti locali dovranno essere approvate dal potere centrale, il quale curerà che, per quanto possibile, si rispetti il criterio dell'unificazione.

Quando poi, attraverso il vaglio sperimentale dei regolamenti locali, le norme avessero raggiunto quel carattere di maggiore stabilità e durata, che è proprio delle disposizioni di legge, esse potrebbero eventualmente trasfondersi nel Codice della Strada.

IL SEMAFORO BEDONI, ADOTTATO A ROMA.
Mediante l'avanzare di una striscia nera sulla striscia di colore, viene indicato il decorso della fase e il tempo che è disponibile per attraversare la strada prima che cambi il colore del semaforo.

### Troppi regolamenti!

La Conferenza tuttavia ha voluto mettere in guardia i Comuni contro l'eccessiva tendenza ad emanare regolamenti e norme di circolazione. Regolamenti e norme che devono intervenire soltanto là dove si abbia una effettiva circolazione a carattere urbano; nè l'amor proprio civico di un Comune deve sentirsi diminuito perchè non vanti un regolamento di circolazione e non abbia il suo bravo vigile ai crocicchi in pietosa attesa di qualche veicolo che gli dia occasione di sgranchirsi le braccia. Gli eccessi creano il discredito: hanno l'effetto di una propaganda negativa presso gli utenti della strada, che degnano segnalazioni, vigili e regolamenti di ben scarsa attenzione, considerando vincoli modesti quelli che invece dovrebbero essere ausilio e tutela della circolazione. Ed accade così non raramente che appunto la sproporzione tra le segnalazioni e le norme e la effettiva entità della circolazione giunga all'estremo, che può sembrare paradossale, di pro-

COME SI PRESENTA LA STRISCIA NERA SULLA MOSTRINA DEL SEMAFORO BEDONI.

LO SPARTITRAFFICO FISSO IN VIA SALARIA, A ROMA

vocare essa stessa incidenti, anzichè evitarli.

I regolamenti di circolazione urbana dovrebbero dunque esistere solo nei centri nei quali è più intenso il traffico: ed anche qui occorrerà che sia ben chiarito e precisato un concetto che anche nel Codice stradale vigente risulta alquanto indeterminato: e cioè sarà necessario definire la zona territoriale in cui trovano applicazione le norme della circolazione urbana, e possibilmente delimitarle con particolari segnali. Il Codice della Strada parla di « interno dell'abitato », di « centri abitati », di « città o villaggi », tuttavia manca una definizione del concetto, e soprattutto una disposizione, la quale prescriva la indicazione del limite del « centro », o dell'« interno » dell'abitato, e ancor meno si ha una segnalazione che faccia sapere a chi percorre la strada se l'abitato a cui si avvicina sia città o villaggio.

(Osservazione dell'« uomo della strada » incompetente in genere, ma più che mai competente in questo caso: « Ma, se io, ogni volta che m'avvicino ad un abitato, devo informarmi delle norme di circolazione vigenti in quel Comune, e procurarmi il relativo regolamento, come potrò esser certo di percorrere in una giornata qualche centinaio di chilo[illegible] senza buscarmi una contravvenzione? [illegible]

[illegible] dovrei ritmicamente appren[illegible]dere e dimenticare, per non [illegible]rire di congestione cere[illegible]e? »).

## Nuove segnalazioni?

L'unificazione dei segnali [illegible] già avvenuta internazio[illegible]lmente per i segnali fondamentali, in relazione alle convenzioni a cui l'Italia ha aderito. Senonchè, accanto a questi segnali, altri se ne rendono necessari per particolari segnalazioni. Non è opportuno che anche questi segnali, che potrebbero dirsi *accidentali*, seguano norme costanti ed uniformi? E non è il caso di adottare alcuni tipi normali, ai quali gli enti pubblici debbano attenersi, quando si renda necessaria una di queste particolari segnalazioni?

Per esempio, su una strada vi sono punti che non possono essere sorpassati da veicoli più larghi di « tot ». Non conviene la posa di un segnale premonitore? E non conviene che questo segnale risponda ad un tipo unico, adottato in casi simili in tutta la Nazione? Lo stesso dicasi per le limitazioni in altezza per il sottopasso di cavalcavia, per i divieti di svolta, per l'obbligo di arresto all'incrocio con le corriere sulle strade di montagna, e così via.

A tutta prima l'Assemblea parve orientarsi in modo ostile all' aumento e all' estendersi delle segnalazioni. Si è detto: i segnali sono già molti e varii, solo che ci si attenga alle norme internazionali; ora si propone di aggiungerne altri. L'accrescimento dei segnali non creerà confusioni, equivoci, incidenti? E non avverrà che i troppi segnali distolgano i conducenti dal rispetto che è ad essi dovuto, talchè si perda di serietà in un argomento che, per la sua natura e per i suoi effetti, deve invece considerarsi assai seriamente? Già [illegible] si reagisce contro l'eccesso delle [illegible], appunto perchè la pratica ha di[illegible] esso induce i conducenti a tra[illegible] quei segnali di cui l'osservanza [illegible] per la sicurezza e la regolari[illegible] circolazione.

[illegible]one a estendere il numero dei se[illegible] [illegible]ottando, oltre ai fondamentali, altre

STRISCE ORDINATRICI DEL TRAFFICO NELLA GALLERIA SOTTO LA SCHELDA, AD ANVERSA.

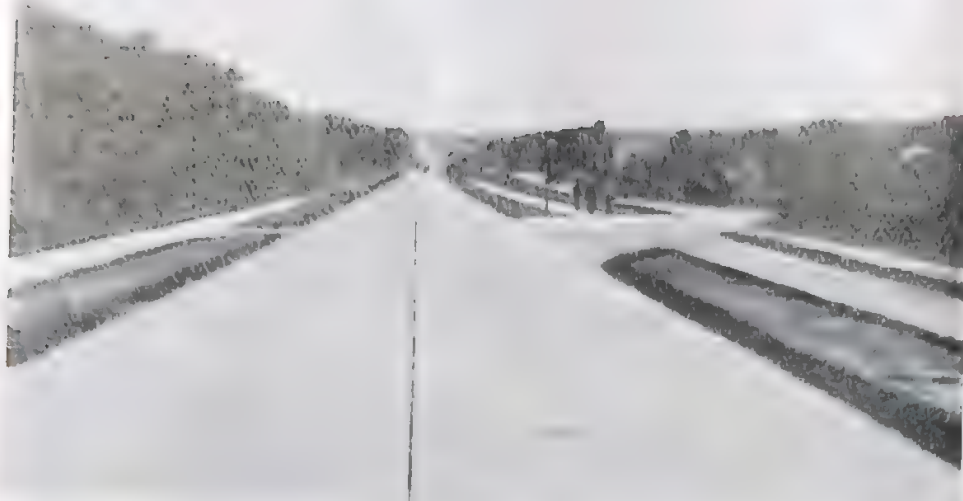
segnalazioni supplementari, apparve tuttavia ingiustificata, quando venne chiarito come non si tratti affatto di accrescere il numero dei segnali, e tanto meno di imporne l'obbligo: soltanto si vuole che cessi l'arbitrio per cui segnali svariati corrispondono alla medesima significazione. Solo là dove particolari ed imperiose situazioni lo consigliassero, si deve provvedere alla segnalazione, ma se si vuole che i conducenti ne abbiano quella rapida intelligenza, che è necessaria soprattutto in questi casi, i segnali devono essere di pochi tipi ben determinati.

Placate così le contrarietà alle segnalazioni supplementari, e chiarito l'equivoco con cui era stato interpretato il provvedimento, si sono potute affacciare anche proposte per l'adozione di nuove segnalazioni.

Così, per esempio, fu richiesto che, a somiglianza di quanto già si pratica in altre nazioni, vengano applicati segnali di direzione dopo le biforcazioni stradali, a riscontro e conferma dei segnali di preavviso di bivio attualmente adottati. La velocità raggiunta dagli autoveicoli può dar luogo ad equivoci nella lettura del segnale di preavviso e del segnale di bivio. Un segnale di direzione, collocato qualche centinaio di metri dopo oltrepassato il bivio, può evitare che un errore di lettura abbia per conseguenza il percorrere inutilmente decine di chilometri, allontanandosi dall'itinerario che il veicolo avrebbe voluto seguire.

Fu anche proposto che nelle città si adottasse un segnale di indicazione dei luoghi di attraversamento pedonale, così come si è fatto recentemente a Londra. Senonchè si è osservato che a Londra la densità del traffico è tale che assai spesso al conducente di veicoli la vista dei segnali a terra è ostacolata dalla presenza di veicoli che lo precedono: in queste condizioni le chiodature e le tracce colorate sulla pavimentazione stradale non riescono facilmente visibili ed occorre integrare il provvedimento con segnalazioni che sovrastino gli ingombri stradali. Invece, nelle nostre città il traffico non raggiunge che eccezionalmente la densità di quello londinese; nè bisogna dimenticare che, secondo il regolamento inglese, il veicolo è tenuto a rispettare il pedone che stia percorrendo la zona di attraversamento: necessario dunque che la segnalazione degli attraversamenti sia così evidente da non lasciar dubbi ai conducenti.

(Osservazione dell' « uomo della strada »: Se davvero vi sembra necessario, aumentate

554

STRADE CICLISTICHE ACCANTO ALLA CARREGGIATA, IN OLANDA.

i segnali; ma ricordatevi sempre che io ho un solo cervello: fatemi dunque vedere il minor numero di segnali possibile: soprattutto non mostratemi troppi segnali contemporaneamente, altrimenti non saprò a quale prima ubbidire. Eppoi fate in modo che il segnale parli, e parli chiaro, colle sue indicazioni, perchè se i vostri segnali supplementari, usati solo in casi eccezionali, come voi volete, mi obbligheranno a consultare il tabellino che tengo in tasca per conoscerne l'esatta significazione, io finirò coll'oltrepassare il segnale senza arrestare la macchina, accada quel che vuole!).

## Segnali manuali e meccanici

Non basta unificare i cartelli e le segnalazioni fisse: occorre che il criterio dell'unificazione si estenda a tutti gli altri segnali, non esclusi quelli dati dagli agenti che sono preposti alla regolazione del traffico.

La Conferenza ha rilevato con soddisfazione come si siano compiuti notevoli progressi verso l'unificazione dei segnali manuali coll'abbandono, quasi dovunque verificatosi, dei segnali impartiti mediante l'equivoco roteare del bastoncino. Il bastoncino è stato quasi generalmente sostituito dal guantone bianco lun- [illegible] fino al gomito oppure da guanti corti e [illegible] manica bianca. [illegible] segnali [illegible] de- [illegible] evidenti [illegible] corrispondono ai se- [illegible] adottati anche fuori d'I- [illegible] pertanto sono [illegible] intelligibili a [illegible]que. Essi indicano: l'arresto, corrispondente al rosso dei segnali meccanici; l'attenzione, corrispondente al giallo; la via libera, corrispondente al verde.

Nei segnali meccanici il giallo può essere sostituito da speciali apparecchi che, costituendo preavviso del tempo successivo, sollecitino lo sgombero dell'incrocio, come nell'apparecchio adottato recentemente a Roma.

La posizione preferibile pei segnali fu ritenuta al centro della strada, ad altezza tale che possano essere facilmente veduti dai conducenti di automobili, e quindi possibilmente su pali. Quando ciò non sia attuabile o la larghezza della via sia notevole, conviene ricorrere alla posa di quattro semafori a tre fuochi ciascuno, disposti in modo che la percezione dei segnali sia possibile a tutti gli utenti della strada, qualunque sia la posizione e la distanza alla quale essi si trovino rispetto al segnale.

Particolare interesse portò l'assemblea alla protezione del pedone, in ispecie durante le svolte ai crocicchi, e particolarmente all'incrocio di due arterie di eguale importanza, nel quale caso possono risultare facili le collisioni delle correnti di traffico.

(Osservazione dell' « uomo della strada »: Poichè anch'io, eventualmente autista, sono fondamentalmente pedone, mi compiaccio che finalmente qualcuno incominci a preoccuparsi della mia sorte, e non solo di quella dell'automobile al quale sin qui si tendeva a riconoscere il diritto prevalente alla strada, anche agli incroci, dove non si può pretendere che il pedone non scenda dal marciapiede. Vi ringrazio. Il « vile » pedone è diventato il « povero » pedone. È già un progresso).

## L'attrezzatura della strada

Un'altra questione è stata considerata dalla Conferenza, ancorchè forse di minore importanza delle precedenti, e cioè l'unificazione dei segnali destinati a suddividere il traffico secondo le sue diverse caratteristiche e a

guidati secondo traiettorie precisamente determinate.

Si tratta soprattutto delle segnalazioni situate prevalentemente a terra sullo stesso manto stradale. Per vero dire qui v'è poco da unificare: si tratta invece di dare criteri perchè i procedimenti e le sistemazioni adottate servano allo scopo.

LA NUOVA STRADA CICLISTICA RENANA PROGETTATA DALLA GERMANIA.
Strade principali.
Marciapiedi e banchine ciclist. progettati a lato delle strade provinciali.
Marciapiedi e banchine ciclistiche già aperte al traffico.
Banchine ciclistiche in uso misto su strade.
Tracciato di una banchina ciclistica progettata nella zona del Reno.

Per esempio, ammessa la distinzione netta tra isole spartitraffico — opere continue, sviluppate su tutta la lunghezza della strada, che dividono la carreggiata in diverse zone —, le isole salvagente e le piattaforme di carico del servizio tramviario, che sono opere discontinue situate nei soli luoghi nei quali esse divengono necessarie, poteva essere utile stabilire una larghezza minima di questi ultimi due tipi di isole, perchè non accada che la loro ristrettezza esponga chi ne usa ad essere investito di striscio dai veicoli che le rasentano, e che, data l'esistenza dell'isola, credono di poter marciare a tutta velocità.

Le strisce di colore tracciate sulla pavimentazione tendono a mantenere ordinato il traffico, quando indicano la separazione dei due sensi di marcia con una linea mediana, ovvero demarcano le varie piste che i veicoli devono osservare, ciò che è particolarmente importante là dove la strada si restringe per accidentalità locali (per esempio, al passaggio di un ponte o in prossimità di incroci segnalati), affinchè i veicoli in attesa della via libera, sostando ordinatamente, si trovino in condizione da poter rapidamente riprendere la marcia non appena venga loro consentito d'avanzare.

Per la segnalazione degli ostacoli fissi situati sulla carreggiata, come salvagente, colonnine e simili, la Conferenza ha suggerito le strisce bianco-nere, già largamente adottate da diverse città. Forse sarebbe stato più opportuno che a questo segnale, ben visibile e facilmente individuabile, fosse attribuito anche il significato di divieto di sosta in prossimità dei cordoni da marciapiede così contraddistinti, provvedimento anche questo già favorevol-

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE SEGNALATO, A LONDRA.

mente sperimentato. Alla Conferenza di Napoli si è anche discusso sull'opportunità di adottare il criterio inglese per quanto riguarda le linee di colori dipinte sulla carreggiata: di attribuire cioè carattere imperativo alle linee continue e carattere semplicemente indicativo alle linee bianche a tratti. La proposta è sembrata plausibile e razionale.

Anche degli attraversamenti pedonali si è occupata la conferenza, consigliando che essi non debbano avere una larghezza inferiore ai 2 m. Fu anche suggerito di segnalare la mediana degli attraversamenti pedonali, affinchè il flusso dei pedoni nei due sensi avvenga senza dar luogo a rigurgiti e ad incontri al momento della ripresa della circolazione, i quali tornano a tutto detrimento della speditezza che si deve richiedere nello sgombro della carreggiata.

Ed a proposito della separazione del traffico di diverso tipo in diverse sedi, la rappresentanza del T. C. I. ha richiamato l'attenzione della Conferenza sull'importanza sempre maggiore assunta dalla circolazione degli autotreni e sulla necessità di tener conto della circolazione [illegible] [illegible]istica, che continuerà a per[illegible], in grazia della sua natura utilitaria, [illegible]ante il sempre maggiore sviluppo del[illegible]

[illegible] passo [illegible] verso la sicurez[illegible] si compirebbe [illegible] circolazione cicli[illegible] di una certa importanza. Occorre dare ai ciclisti, che con oltre 3 milioni e mezzo di macchine rappresentano 20 volte il numero delle autovetture, banchine o zone della carreggiata convenientemente sistemate, cosicchè dai ciclisti ne venga preferito l'uso in confronto alla carreggiata.

(Osservazione dell'« uomo della strada »: Qui mi pare che davvero si vada sul pratico. Non basta attribuire al ciclista l'epiteto di « zanzara della strada » per conquistarsi il diritto di massacrarlo. Mettiamolo in condizione di non disturbare e di non essere disturbato, e non esisteranno più « zanzare »).

## I rapporti fra gli utenti della strada

E perchè non ricordare che si è parlato anche dei rapporti reciproci fra gli utenti della strada? L'argomento è sempre della maggiore attualità: si tratta qui, soprattutto, del galateo della circolazione, di quel galateo di cui non si sentirebbe affatto il bisogno se gli egoismi dei diversi utenti non volessero ciascuno prevalere sugli altri.

Punto primo e importantissimo del galateo: il sorpassare. Nessun regolamento potrà mai frenare l'istintiva impazienza dei conducenti che mirano a superare in velocità i veicoli che li precedono: molte volte poi il sorpassare è imposto dalla lentezza di un veicolo che marcia con velocità di molto inferiore alla media. Non è poi meno vero che una gran parte degli incidenti più gravi che si verificano nel traffico automobilistico deriva appunto da collisioni avvenute durante un sorpasso.

A taluno sembrava eccessivo il divieto di sorpassare un veicolo che sta percorrendo una curva. La Conferenza però non si allontanò dal criterio più prudente, confermando l'opportunità delle disposizioni vigenti, in quanto forti velocità riescono incompatibili con visuali relativamente limitate.

Nei riguardi dei reciproci rapporti tra veicoli e pedoni, pure apprezzando la giustezza del concetto teorico che vuole riservata la carreggiata al veicolo e il marciapiede al pedone, non si è potuto non riconoscere come tale norma parta dal presupposto di carreggiate

MARCIAPIEDE INGOMBRATO DA TAVOLINI, IN UNA GRANDE CITTÀ D'ITALIA. COME SI PUÒ VEDERE IN QUESTA FOTOGRAFIA, IL PEDONE DISCENDE NECESSARIAMENTE SULLA CARREGGIATA.

e marciapiedi convenientemente proporzionati al volume del traffico, caso assolutamente raro nei quartieri centrali delle città, che sono appunto quelli più gravati di traffico e che invece hanno strade di sezione tanto angusta da non consentire la formazione di marciapiedi larghi sufficientemente perchè i pedoni possano sorpassarsi, come è reso necessario dalla diversa velocità dei vari individui.

### I diritti del pedone

Insomma, dal pedone non si può prescindere, se si vuol raggiungere una circolazione ordinata, almeno fino a quando.... essa non sia tutta meccanizzata. Per ora il pedone è esposto a gravi pericoli, ma un grave pericolo costituisce esso stesso per la circolazione dei veicoli meccanici, troppo spesso costretti a manovre [illegible]provvise, a bruschi arresti, a virate pericc[illegible]. Dunque occorre che del transito dei pedo[illegible]curino gli agenti che comandano il traffi[illegible] crocevia: o si tien conto del pedone nc[illegible]egnalazioni che comandano il traffico, o [illegible] devon dare le garanzie che avrebbe se [illegible]gnali non esistessero. In altre parole: a[illegible] quando i veicoli hanno avuto il conse[illegible] di avanzare, i pedoni dovrebbero avere la precedenza per sgomberare rapidamente la strada.

E poichè si deve tendere a che il regno del pedone sia costituito essenzialmente dal marciapiede, e si voglion ridotti al minimo gli sconfinamenti, occorre rimuovere dal marciapiede tutto ciò che lo ingombra. La tranquilla circolazione preautomobilistica ha permesso che sui marciapiedi, anche delle strade più battute, si installassero enti d'ogni specie: dai banchi di vendita dei giornali ai lustrascarpe, dai tavolini da caffè, con relative appendici di sedie e piante ornamentali, ai chioschi d'ogni genere. Si tratta sempre di concessioni date dai Comuni a titolo transitorio, ma esse col tempo hanno messo radici nel suolo e s'incontrano enormi difficoltà a rimuoverle.

Se oggi, mutato il carattere della circolazione, si vuol ridare al pedone il marciapiede che gli è necessario, bisogna vincere l'ostacolo e rompere ogni legame col passato. La Conferenza, seguendo questi criteri, ha proposto cautele per le concessioni nuove, ma ha anche ammesso l'intervento statale per la limitazione o la revoca di quelle attualmente esistenti.

(Il solito « uomo della strada »: Meno male. Pare si faccia sul serio. Si vuol finalmente ridare al pedone il « suo » marciapiede: si

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE, AD AMSTERDAM.

vuol proteggerlo ai crocevia. Si è dunque compreso che, offrendo ai pedoni il modo di essere disciplinati, si farà un gran passo verso l'ordine generale della circolazione?).

L'importanza della statistica degli incidenti stradali allo scopo di dedurne l'opportunità e la natura dei provvedimenti da adottare è stata facilmente riconosciuta dalla Conferenza: ma al tempo stesso si è riconosciuta la grande difficoltà di rilievi che possano essere base di confronto e di sicure deduzioni, se non si ottiene una unificazione dei metodi e dei criteri di rilevamento.

## Psicotecnica e traffico

Ben più vivamente si appassionò la Conferenza alle deduzioni enunciate da P. Gemelli relative al contributo che possono dare le applicazioni della psicotecnica ad un migliore ordinamento del traffico.

Nel continuo perfezionarsi dell'attrezzatura stradale non sempre si è tenuto conto in modo adeguato di quel fattore importantissimo che è la psiche umana. In un certo senso la strada non è dissimile da un'officina nella quale siano state introdotte macchine sempre più complesse e più potenti, che hanno creato all'attività umana situazioni assolutamente nuove. Si è considerato il contributo che può dare alla prevenzione degli infortuni l'accelerare il processo di adattamento degli utenti della strada a queste nuove situazioni dovute alla mutata natura e al mutato reciproco rapporto dei veicoli che la percorrono? Si sono considerate le tendenze istintive umane allo scopo di ordinare il traffico senza urtare queste tendenze istintive, che inesorabilmente entrano in giuoco allorquando, per situazioni particolari, cessino di agire le abitudini contratte coll' educazione e coll' istruzione?

Non lo si potrebbe affermare. Esiste dunque un campo vastissimo, sia per l'indagine statistica, sia per gli studi e le conclusioni che possono da essa dedursi nei riguardi dei comportamenti dell'uomo nel traffico stradale. Le reazioni dell'uomo rispetto alle situazioni che si verificano sulla strada finiscono coll'ubbidire all'abitudine: il fatto che gli uomini in situazioni analoghe hanno analogo comportamento fa sì che in generale la sua azione sia prevedibile sulla base degli automatismi appresi e dei movimenti istintivi. Da essi pertanto dipende in gran parte l'ordine della circolazione e la diminuzione degli incidenti. In altre parole, il conducente di veicoli in generale può prevedere quale sarà per essere il probabile comportamento degli altri utenti della strada in determinate situazioni, e su di esso basare la sua condotta.

Senonchè non si può fare cieco affidamento sull'uniformità delle situazioni, sull'abitudine, sull'automatismo, poichè entrano in giuoco altri fattori imprevedibili, i quali turbano quella regolarità del traffico che potrebbe derivare dal normale avverarsi delle situazioni ordinarie.

Molte volte l'abitudine e l'automatismo sono conseguenza di una sovrapposizione di tendenze dovute all'educazione o imposte da particolari necessità della vita civile sopra le tendenze fondamentali istintive. Alcune di tali tendenze permangono anche attraverso l'educazione, altre affiorano soltanto in particolari situazioni, quando, per esempio, una improvvisa emozione, disordinando i movimenti ap-

[illegible] riporta l'uomo alle azioni più conformi alle tendenze istintive.

[illegible] turbamenti derivano dalle menomate attitudini degli individui a percepire le varie sensazioni che servono di guida all'utente della strada. La capacità di apprezzare la velocità di corsa dei veicoli, la rapida percezione delle segnalazioni ottiche ed acustiche contribuiscono al buon ordine e all'agilità del traffico stradale; la deficienza o la lentezza della percezione la aggravano.

Nè l' adattamento deve essere eccessivamente rigido: ad esso deve contrapporsi la capacità di mutare l'adattamento stesso col mutare delle situazioni.

Occorre infine provvedere all'educazione del pedone, allo sviluppo della coscienza morale della propria responsabilità in tutti gli utenti della strada, alla eliminazione dei conducenti inetti alla guida di veicoli veloci.

COME SI È ISTITUITO LA STATISTICA DEGLI INCIDENTI STRADALI A NEW YORK. L'area di ogni quadratino rappresenta il numero di incidenti stradali di cui furono vittime ragazzi sotto i 16 anni ogni 1000. L'area nera indica gli incidenti dovuti al giocare sulla strada: l'area tratteggiata quelli dovuti ad altre cause.

Conclusioni, queste, sulle quali non fu difficile consentire unanimemente. Un certo dissenso manifestò sulle prime la Conferenza di fronte all'affermazione di reciso scetticismo nei riguardi dell'efficacia della propaganda nel diminuire gli infortuni stradali. Poichè però si negava l'efficacia della propaganda e al tempo stesso si esprimeva il voto per l'educazione e l'istruzione degli utenti della strada, non sembrò ammissibile che all' istruzione auspicata non dovesse essere correlativa l' educazione di coloro che sono già adulti, la quale appunto vien chiamata propaganda.

E la propaganda deve riflettere anzitutto il rispetto per la strada, che non deve più considerarsi luogo per gli oziosi, o campo dei giuochi infantili, ma organo destinato a servire esclusivamente la circolazione stradale. Questo concetto deve venire illustrato nelle istituzioni scolastiche e parascolastiche da persone [illegible] dei vari problemi della strada e della circolazione, e assistite da conveniente materiale didattico che integri l'insegnamento del docente con cartelloni, proiezioni luminose, radioaudizioni e altri elementi che ne facilitino la comprensione alle giovani menti.

(Ancora l'« uomo della strada »: Benissimo l'istruzione! Benissimo la propaganda! Benissimo anche la psicotecnica, purchè però io non sia destinato a servire da cavia d'esperimento ai conducenti, psicotecnicamente inetti, come potrebbe esser la conseguenza di qualche provvedimento che, mi si dice, sia stato proposto alla Conferenza!).

Le luci della strada

[illegible] accensione intermittente.

[illegible] rivestì la relazione [illegible] indagini condotte circa i mezzi preferi[illegible] per illuminare la strada in circostanze atmosferiche avverse, soprattutto in caso di nebbia. Una soluzione veramente soddisfacente del problema finora non si è raggiunta. La luce gialla si presenta particolarmente adatta, purchè si tratti di una luce gialla composta esclusivamente di raggi gialli, come avviene per le lampade al sodio, e non invece una luce composta di raggi di parecchi colori, come è la luce gialla ottenuta collocando un vetro giallo dinanzi ad una ordinaria luce bianca. Il rimedio, pure di modesta efficacia, deve dunque attendersi da un perfezionamento nella costruzione delle lampade al sodio, che ne consenta l'impiego a bordo degli autoveicoli.

In attesa che i tecnici trovino una migliore soluzione del problema, conviene attenersi a rimedi di carattere secondario: e, poichè si è osservato che la nebbia è meno fitta nelle immediate vicinanze del suolo, conviene far sì che i fasci luminosi dei proiettori non si espandano al di sopra del loro piano orizzontale.

Si parlò poi della convenienza di provvedere ad una attrezzatura stradale che consenta l'assistenza sanitaria e meccanica al traffico, mediante l'impianto di posti di soccorso collegati alle strade attraverso posti telefonici situati sulla strada ed opportunamente segnalati, i quali non distino tra di loro più di cinque chilometri, in modo che la distanza dal luogo di un eventuale infortunio al posto telefonico non superi mai i due o tre chilometri.

Infine si è trattato della circolazione silenziosa, constatando la riuscita dei provvedimenti intesi a ridurre il rumore dovuto alla circolazione, e rilevando come l'evitare, o ridurre al minimo, le segnalazioni acustiche, deve essere controbilanciato da sistemazioni [illegible]cniche e provvedimenti che garantiscano la [illegible]rezza e la disciplina della circolazi[illegible].

[illegible]no della strada » questa vol[illegible] si tace, evidentemente ritenendo [illegible] [illegible] considerazione).

Questi [illegible] un cenno, necessariamente molto somm[illegible] gli argomenti principali che furono discussi nella Conferenza di Napoli, argomenti tutti, come ben si vede, della [illegible]ma importanza per la disciplina della circolazione, ma anche di tale vastità che necessariamente la discussione dovette essere contenuta in limiti qualche volta anche troppo ristretti, per ragioni imperiose di tempo. Discutere una dozzina di relazioni in quattro sedute porta ad una velocità commerciale inferiore a una relazione all'ora, troppo poco per argomenti così vitali.

È vero che assai spesso si è dovuto rilevare come i vari temi sconfinassero uno nell'altro, tanto la materia è univoca e non si può parlare d'un argomento e proporre provvedimenti senza interferire in argomenti collaterali. In realtà, segnalazioni manuali e semafori, spartitraffico e salvagente, attrezzatura stradale e regolamentazione sono argomenti tra loro in stretta correlazione e non è possibile concludere sull'uno senza aver consapevolezza delle conclusioni che si prenderanno sull'altro. Anche la pratica ci insegna che appunto alla troppo frequente mancanza di collaborazione fra i vari mezzi con cui si cerca di disciplinare il traffico, si deve se i provvedimenti non sempre esercitano intera la loro efficacia.

Per questo non dovrebbe sembrare eccessivo il desiderio che i temi che vengono proposti a queste conferenze non solo riescissero meno numerosi, ma evitassero di spezzettare eccessivamente elementi che per la loro natura devono considerarsi con criteri unitari. Che se la vastità degli argomenti fosse per apparire eccessiva, si potrebbe, mediante la limitazione del numero degli argomenti, consentire che questi fossero convenientemente sviluppati. Se poi si obbiettasse che essendo la materia in continua evoluzione è opportuno che ogni branca dell'argomento venga periodicamente aggiornata, si potrebbe provvedere al riguardo mediante una relazione generale costituente in certo modo la premessa informativa agli argomenti che poi sarebbero messi in discussione.

Ciò sia detto solo per amore del meglio di questa iniziativa della quale è giusto riconoscere il grande merito, sia di istruzione, sia di propaganda, così nel pubblico, come negli amministratori e nei tecnici.

**CESARE ALBERTINI**

# VITA DEL TOURING

## I Volontari Ciclisti e Automobilisti al Touring

Come preannunciammo nel numero 5 di questa Rivista, sabato 26 maggio u. s. ebbe luogo presso la Sede del nostro Sodalizio la cerimonia della consegna al Presidente, Senatore Bonardi, di un'artistica targa-ricordo, da parte del Dott. Ferruccio Molteni, Presidente della Commissione Esecutiva per l'adunata dei V. C. A.

Alla simpatica riunione intervennero, oltre a varî Consiglieri del Touring, numerosissimi Volontari coi loro labari.

Il Dott. Molteni, nel fare la consegna della targa, pronunciò ispirate parole che qui di seguito riportiamo e nelle quali è riassunta la genesi del glorioso corpo dei V. C. A. e la parte presa dal Touring Club Italiano nella sua costituzione.

Allorchè nacque in noi il progetto di chiamare ad una Adunata Nazionale i superstiti del Corpo Volontari Ciclisti Automobilisti, allo scopo di ricordare e di commemorare il 3° decennale della fondazione del Corpo, spontaneo e contemporaneo al progetto, sentimmo il desiderio di onorare quegli Enti che pei primi concepirono e promossero la costituzione dei V. C. A.

E il Touring, tra le altre innumeri sue benemerenze, può, a buon diritto, annotare sul suo Libro d'Oro anche questa.

L'idea ed il concetto della utilizzazione dei cittadini ciclisti per farli concorrere, in caso di bisogno, alla difesa della Patria, non furono improvvisazioni. Ma idea e concetto si erano venuti maturando poco a poco nelle menti più chiaroveggenti, più aperte, più illuminate, quali quelle dei dirigenti del Touring Club Ciclistico Italiano.

Dopo un grigio periodo di depressione nazionale, in cui suprema virtù di governo e supremo fine della politica era quello di conservarci sul più stretto piede di casa, e di non far nulla che potesse dare ombra alle altre nazioni vicine o lontane, non amiche oppure alleate, si incominciavano a notare alcuni segni precursori di un non imminente, ma anche non troppo lontano risveglio di patriottici sentimenti.

Nessuno, ch'io sappia, ha ancora studiato e detto quale e quanta parte ebbe il Touring in questa rinascita, colla sua opera di propaganda, di divulga-

---

zione geografica, coi suoi incitamenti a sempre meglio conoscere l'Italia nostra.

Il proposito di avere sottomano le forze ciclistiche del Paese, pur nemmeno confessato, era, secondo me, evidente. E come non intravvederlo nell'organizzazione del Touring che inquadrava i propri Soci con una Gerarchia Consolare di tipo quasi militare?

E' del 1897 una proposta presentata al Consiglio Direttivo da parte del Capitano Natali, sulla opportunità di studiare l'utilizzazione dei Soci (allora tutti ciclisti) nella difesa della Patria.

Bisogna riferirsi ai tempi, alla mentalità di quei tempi, alle idee predominanti in quei tempi non troppo lontani dai nostri per numero di anni, ma tanto lontani per l'evoluzione di idee, per comprendere come un tale progetto non poteva fare eccessivi progressi e come a stento poteva penetrare nelle acque stagnanti della opinione pubblica.

Ciò non ostante le cose venivano man mano maturandosi. Occorreva una spinta, un fatto iniziale determinante.

Il Touring, già bene inserito nella vita Nazionale e già affermatosi nella vita culturale e sportiva non poteva essere il palese iniziatore di una tale impresa. Glielo vietava la preoccupazione di non eccessivamente urtare le idee imperanti della massa dei Soci.

Poteva però favorire ed aiutare chi si fosse accinto all'impresa.

Ed ecco appunto nel 1904 che un allora oscuro ragioniere di Prefettura, Arturo Mercanti, di concerto con un colto Ufficiale Superiore, il Colonnello Chiarle dei Bersaglieri, lancia l'idea di far partecipare i Soci dell'Audax Ciclistico Italiano ad una manovra sul Lago di Garda, coll'intento di concorrere alla difesa delle rive bresciane da un ipotetico sbarco di nemici.

La spinta era data. Il Touring porta all'iniziativa tutto l'appoggio morale e materiale del suo prestigio, della sua organizzazione, dei suoi mezzi di diffusione e di propaganda.

Dopo un anno di studi, di discussioni, di preparazione, l'istituzione dei Volontari Ciclisti è varata e il Touring giustamente chiede ed ottiene di avere in essa quella parte direttiva preponderante che gli competeva. Da quel momento i Volontari Ciclisti hanno trovato sempre nel Touring le maggiori comprensioni, gli aiuti più efficaci.

Le due istituzioni marciano di conserva. Mentre i V. C. A. gradatamente si organizzano, si perfezionano, progrediscono, il Touring sotto la guida dei suoi illustri Presidenti Federico Johnson e Luigi Vittorio Bertarelli non li perdeva di vista.

Più e più volte ne parlò, e li fece conoscere alla sempre crescente falange dei suoi Soci, attraverso la diffusissima sua Rivista.

Nel 1910, ricorrendo il 1° cinquantenario della Spedizione dei Mille, volle che i Volontari Ciclisti colla guida spirituale e materiale dei superstiti eroi, ripercorressero passo passo l'itinerario della colonna di Garibaldi da Quarto a Marsala, a Palermo in una atmosfera di entusiasmi e di rievocazioni quale è difficile immaginare. E a Voi, caro Comm. Zaffaroni siano qui rese pubbliche grazie per l'opera vostra indefessa quale Presidente del Sottocomitato Nazionale di Milano.

E così, anche negli anni successivi mai mancarono ai Volontari Ciclisti da parte del Touring aiuti ed attenzioni.

Per tutte queste benemerenze accumulatesi dal 1905 al 1915 vogliate, Illustre Presidente e Signori del Consiglio, accettare questo nostro omaggio. Esso sta a dirvi che i superstiti Volontari Ciclisti Automobilisti, in questo giorno in cui è a loro concesso di radunarsi ancora una volta per ricordare e celebrare l'Istituzione a cui tanto diedero, alla quale sacrificarono gli anni della loro migliore gioventù, non sanno nè vogliono dissociare nel loro ricordo il Sodalizio tanto benemerito da Voi diretto che prosegue con sempre rinnovellato spirito il compito sublime di far conoscere la nostra Italia agli Italiani.

Al Dott. Molteni rispose il Senatore Bonardi ringraziando per la graditissima offerta, inneggiando alle idealità che ispirarono la fondazione del Corpo, rievocando l'opera per esso svolta dal Touring e ricordando anche le particolari benemerenze che vantano in questo campo i Consiglieri Zaffaroni, Johnson e Mercanti, che non furono soltanto i propugnatori dell'idea che diede vita ai V. C. A., ma che parteciparono anche, con essi, al grande conflitto.

L'alato discorso del Sen. Bonardi entusiasmò tutti gli intervenuti e la simpatica riunione si chiuse fra i più vibranti evviva al Re e al Duce.

**Una dolorosa perdita.**

La celebrazione delle glorie dei V. C. A. richiama particolarmente alla nostra memoria la nobile figura — da poco scomparsa — dell'Ing. Comm. *Federico Cantelli*, che dei V. C. A. fu appunto uno dei pionieri e al nostro Sodalizio dedicò con entusiasmo e intelligenza la sua fervida attività, coprendo per ben trentatrè anni la carica di Capo Console a Sondrio.

Federico Cantelli partecipò alla Grande Guerra, benchè già cinquantenne, come soldato volontario nel Corpo degli Alpini, raggiungendovi il grado di Tenente. Fascista della prima ora, eminente e apprezzatissimo funzionario governativo, Federico Cantelli ha bene meritato dell'Italia; e il Touring, che profondamente lo rimpiange, tributa qui un commosso e devoto omaggio alla memoria del suo grande Amico e Collaboratore.

**Dopo un viaggio fortunato in Sardegna.**

Per la terza volta, anzi per la quarta se si tien conto anche dell'Escursione ciclistica del 1901, il Touring ha portato i suoi Soci in Sardegna. Quest'ultima visita ha avuto luogo dal 14 al 27 maggio, e il periodo scelto si è dimostrato indicatissimo per far apprezzare le bellezze che offre l'Isola, anche perchè, mentre nel Continente imperversava il maltempo, i nostri escursionisti godettero in Sardegna di un tiepido sole che accendeva i colori della rigogliosa vegetazione.

Le impressioni riportate dal viaggio sono svariatissime e a volerle soltanto accennare occorrerebbe più spazio di quello che ci è concesso. Pur tuttavia tenteremo di farlo.

# L'UNICO APPARECCHIO REFLEX

(Pieghevole) **6 x 6 A SPIEGAMENTO RAPIDO**

Otturatore Compur Rapid 1/500 di secondo

12 pose di cm. 6 x 6 dalla pellicola in rullo normale di cm. 6 x 9

La semplice pressione su un bottone di comando sposta in avanti tutta la parte anteriore dell'apparecchio che porta i due obbiettivi e contiene il meccanismo reflex. A questo punto lo specchio riflettore è in grado di rimandare al vetro smerigliato, sotto l'occhio dell'osservatore, l'immagine del soggetto, nella esatta grandezza che risulterà poi nella negativa. Tale movimento si compie mediante spiegamento rapido, con precisione meccanica mirabile, mentre i robusti e ben congegnati tiranti assicurano all'insieme la massima solidità.

L'intero apparecchio armonizza in genialità, robustezza ed eleganza, cosicchè non è esagerato affermare che la Reflex Welta Perfecta è l'ultima parola dell'industria fotografica nel campo delle inventive destinate a rendere la fotografia artistica sempre più libera dagli ingombri d'ogni sorta. La Reflex Welta Perfecta è la più piccola reflex del formato 6 × 6 cm. attualmente a disposizione dei professionisti e dei dilettanti evoluti; è un apparecchio studiato con assidua cura e finito con perfezione in tutti i dettagli.

I due obbiettivi, quello per la visione reflex e quello che impressiona direttamente la pellicola sono entrambi anastigmatici luminosi e corretti, e la leva di messa a fuoco li sposta entrambi contemporaneamente. Mettendo a fuoco con lo sguardo alla finestra reflex si ha pure sotto gli occhi la scala metrica delle distanze, sulla quale una lancetta indica la distanza del soggetto.

Il sistema di carico e scarico della pellicola 6 × 9 cm. è analogo a quello notissimo che figura negli ultimi modelli Welta, e che non ha riscontro in alcun altro per rapidità e sicurezza. La pellicola viene mantenuta piana grazie a una lastrina interna di pressione. Un apposito contatore numerato da 1 a 12 indica le singole pose fatte, evitando qualunque errore, sovrapposizione, e simili. Ogni numero appare alla finestrella ed è visibile dall'alto. Caricata la pellicola e chiuso il dorso dell'apparecchio si deve girare il rocchetto, mediante il bottone filettato, finchè alla finestrella rossa appare il N. 1. Allora anche il contatore deve presentare il N. 1, e per metterlo in azione basta spingere verso la lettera E il bottoncino in alto a sinistra dell'apparecchio.

## PREZZI DELL'APPARECCHIO WELTA REFLEX PERFECTA CON COMPUR RAPID

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ottica Trioplan Meyer 3,5 | mirino Trioplan | 3,5 | 75 mm. | L. 680 | | |
| » Zeiss Tessar 3,8 | » Weltascop | 3,8 | 75 » | » 880 | | |
| BORSA pronta . . . . . . . . . . . . . . | | | | » 80 | | |
| Coppia di LENTI PROXAR per prese sino cm. 50 | | | | | per Trioplan | L. 100 |
| | | | | | per Tessar . | » 100 |
| SCHERMO GIALLO SPECIALE . . . . . . . . | | | | | | » 40 |

**Dimensioni**: cm. 16,5 x 8 x 6,5 — **Peso**: grammi 920 circa — **Corredo**: Manualetto, istruzioni per l'uso, tabella di esposizione, scatto metallico

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI RIVENDITORI DI ARTICOLI FOTOGRAFICI

**Società Anonima «A-Z» - MILANO - Via Podgora, 11**

Capitale Sociale L. 500.000 interamente versato

Deposito per l'Italia e Colonie dei **Prodotti Fotografici ILFORD-SELO - SELOCHROME**

Prima impressione: il viaggio dal Continente alla Sardegna si compie rapidamente. Si parte da Civitavecchia la sera all'ora del pranzo, e la mattina dopo, alle 5,30, si sbarca a Terranova, dove attende il treno che, attraversando tutta l'Isola, giunge a Cagliari ancora in mattinata. Le motonavi, di costruzione recentissima, offrono ogni conforto, ma il costo del tragitto è ancora piuttosto elevato. I Sardi si augurano che venga ribassato; essi considerano la cosa necessaria per i rapporti fra l'Isola e il Continente e per l'incremento del movimento turistico verso la Sardegna che ancora oggi è scarso, anzi scarsissimo. Ecco, a proposito, la seconda impressione del viaggio. Lungo i 1700 km. di strade percorsi dai veloci autobus coi colori del Touring, gli incontri con macchine di turisti si ridussero a due o tre in tutto: constatazione alquanto triste!

Oggi si viaggia dappertutto; l'italiano si spinge ovunque, rinuncia alle lunghe villeggiature estive per compiere viaggi, crociere, ma pochissimi sono quelli che si ricordano della Sardegna, facendone la meta di un'escursione. Si teme forse di spendere male i proprî soldi o che ci siano riservate delle delusioni, o si pensa che per un viaggio in Sardegna v'è sempre tempo, mentre per una crociera a Istanbul, in Palestina o in Francia si deve approfittare delle poche occasioni che capitano? Oppure si teme di dovere dormire male, in alberghi sporchi, e di mangiare poco bene? Fermiamoci su due sole domande: la delusione che può lasciare la visita alla Sardegna e la mancanza di conforto. L'una e l'altra corrispondono a preconcetti, che devono essere combattuti energicamente. Un viaggio in Sardegna, potete chiederlo a chi è ritornato dall'Escursione del Touring, è, sotto molti punti di vista, una rivelazione. Il paesaggio sardo ha caratteri inconfondibili, che raramente si riscontrano altrove. Non si deve credere, per non essere tacciati di estrema leggerezza e anche di ignoranza, che al confronto del ricco bagaglio di impressioni che porta con sè un turista che ha viaggiato un po' dappertutto, la Sardegna debba scapitarne.

L'Isola non ha la pretesa di gareggiare per un primato con le più decantate regioni: essa attende che il giudizio lo emetta chi la visita. Ma intendiamoci: per visita alla Sardegna non s'intende il trascorrere qualche giorno a Cagliari, magnifica Capitale, per poi passare col treno a Sassari e imbarcarsi il giorno seguente a Terranova. A un viaggio siffatto è meglio rinunciare senz'altro: ne guadagnerà il turista, ma soprattutto ne guadagnerà la Sardegna stessa, che vuole veder gente che la percorra in tutti i sensi o almeno non si arresti alle prime ondulazioni del terreno, ma salga lungo le strade delle sue montagne, percorra le sue bellissime vallate, visiti i suoi paesini sommamente caratteristici, i quali conservano una

# LO ZUCCHERO NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

---

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

---

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

---

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

---

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

---

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

---

*Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).*

---

**MAMME!** Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

fresca originalità, poco turbata dalle influenze esterne.

L'accenno alle strade ci offre l'occasione di dire che in tutta la Sardegna esse sono ottime, ben cilindrate, con curve ampie, salite regolari, e che quindi un viaggio compiuto anche con gli ottimi autobus che fanno servizio postale e percorrono in ogni senso l'Isola, è sempre piacevolissimo.

Conforti alberghieri. Se per una certa specie di alberghi sarebbe molto opportuno un radicale rinnovamento, bisogna convenire che in Sardegna si sono fatti dei passi notevoli per il miglioramento degli alloggi, principalmente nei riguardi della pulizia. Comitive di una trentina di persone possono trovare quasi ovunque conveniente sistemazione; quelle più numerose si dovranno valere dell'ospitalità privata, la quale in Sardegna è tutt'altro che disagevole e fastidiosa; essa viene offerta con spontaneità e con cordialità. Se poi si organizzano viaggi o congressi per centinaia di persone, bisogna accontentarsi di fermarsi a Cagliari, dove gli alberghi sono molti e fare delle escursioni giornaliere nei dintorni: troppo poco per conoscere la Sardegna, a meno che non si formino piccoli gruppi che la percorrano con itinerari diversi.

In quanto poi al vitto, via, cosa avrebbero potuto desiderare di più i nostri Soci nel loro viaggio? Intendiamoci: chi ama la cucina internazionale, i piatti enigmatici accompagnati da molti inchini dei camerieri, farà meglio a starsene in continente; ma chi gradisce la cucina casalinga, il buon vitto sano, il pesce freschissimo e la buona cera con la quale la padrona accompagna il piatto che esce dalla cucina per bearsi del soddisfatto sorriso dell'ospite, vada in Sardegna: vi troverà ancora i segni di una patriarcale ospitalità e anche ragionevoli prezzi, che non guastano certo la digestione!

Cortesia, accoglienza gentile, le trovate ovunque in Sardegna. Che il Touring vi sia conosciutissimo e molto amato, i nostri escursionisti se ne sono accorti molto bene. Ricevimenti, bicchierate con assaggio di tutte le specialità più pregiate dei vini della Sardegna (per il buon gustaio che non conosce la Vernaccia di Oristano, la Malvasia di Bosa, il Moscato di Cagliari, il Girò, l'Oliena e l'Ogliastra, un viaggio in Sardegna è d'obbligo) i Soci ne hanno avuti dappertutto. Ricordiamo, a caso, quelli di Tempio, di Bosa, di Milis (dove la Vernaccia venne servita in improvvisate coppe ricavate da bucce delle famose arancie locali), quelli di Carloforte, di Tortolì, di Oliena, di Mamone, di Terranova, di La Maddalena, tutti improntati a schietta semplicità. Brevi parole di saluto, pochi o nessun discorso, ma quanta sincerità, quanto cameratismo, quanta spontanea riconoscenza per questo Sodalizio, che

coi fatti concorre alla valorizzazione turistica dell'Isola!

Ci risuonano alle orecchie le semplici parole di saluto e di commiato: « Siate i benvenuti; ritornate presto fra noi », delle autorità, anche dei paesi più piccoli, che vennero in camicia nera, incontro alle nostre macchine con le popolazioni in festa, e i tanti, tanti bambini da farci sentire il cuore gonfio di commozione e d'ammirazione per questa gente semplice e parca. Le lapidi marmoree (esse sostituiscono in Sardegna quasi ovunque i monumentini troppo spesso pietosi a vedersi), che ricordano gli eroi sardi, portano incisi centinaia di nomi: sono elenchi che fanno profondamente meditare.

In ogni paese cui si giunge sorge la scuola, nuova di zecca. Essa ci appare prima ancora che i contorni delle rustiche case si stacchino dalle montagne alle quali si addossano, per annunciarci che là c'è un paese. Scuole vaste, luminose, arieggiate, senza pretese di razionalismo spinto, ma sommamente igieniche. Noi vediamo quelle frotte di festosi bambini nelle loro linde aule, guidati da amorevoli insegnanti e ci compiacciamo profondamente per queste benefiche provvidenze del nostro Paese.

Incontriamo vecchi di ogni condizione sociale, qualcuno col tradizionale costume, che ci ricordano le visite di Johnson, di Bertarelli, di Bognetti e parlano di loro con le lacrime agli occhi; c'è qualcuno che porta alla catena del panciotto una, due, tre medaglie d'oro: sono quelli che hanno procurati cento, duecento, trecento Soci al Touring e i cui nomi si leggono nell'albo d'oro dei benemeriti del Sodalizio.

***

Se si scende nella voragine creata per ospitare la centrale elettrica del Coghinas o si abbraccia con uno sguardo la possente diga del Tirso o si seguono le progressive trasformazioni del minerale di zinco e di piombo nelle grandi miniere di Monteponi, proviamo un sentimento d'orgoglio: sono opere titaniche d'italiani; dimostrazioni della genialità italiana. Ma non sono le sole opere che ammiriamo. Con le strade che già abbiamo tanto apprezzate, le grandi opere portuarie, finalmente compiute, dopo decenni di attesa, l'illuminazione elettrica che arriva da per tutto, gli acquedotti, le fognature, i ponti, gli ospedali, le case per i giovani e per i vecchi, ci offrono centinaia di esempi tangibili dell'amore dimostrato dall'Italia fascista per la Sardegna.

La bonifica terriera voluta dal Duce ha nell'Isola esempi di straordinario interesse: ricordiamo soltanto Mussolinia. Guardiamo la nuova città dall'alto di un gigantesco silos. Ci appaiono migliaia e migliaia di ettari di terra bonificata; dove un decennio fa era la morte e la desolazione, oggi è la vita, è la giovinezza della Natura che avanza e conquista. In Mussolinia, intorno alla piazza della chiesa, agli edifici pubblici, alle Case del Littorio e del Dopolavoro, alla piscina e alla palestra dei Balilla e al teatro, sono il silos e il mulino, lo stabilimento enologico, la vaccheria modello, il caseificio: bellissima realizzazione di una città che è nata dalla redenzione della terra su cui sorge e che, dai tesori che oggi essa offre, trae vita e prosperità.

Accomuniamo alla visita di Mussolinia quella di Mamone. Che cos'è Mamone? E' una Colonia penale, ma nessuno deve impressionarsi. I Soci del Touring dedicarono forse sei ore alla visita, eppure non ebbero tempo di vedere che una piccola parte dell'immensa opera. Diciamolo pure: una delle cose che maggiormente hanno interessato i nostri escursionisti è stata la visita alla *Casa di Lavoro* all'aperto di Mamone. Essa è chiamata così e nell'indovinata sostituzione del nome si ha una prima dimostrazione dei criteri che ispirano tutta l'opera, la quale è di bonifica terriera, ma nello stesso tempo di bonifica umana e sociale, di rieducazione.

Una vastissima plaga del nuorese, già abbandonata dagli uomini e dagli animali, è diventata un giardino, dove fiorisce ogni ben di Dio, dagli ulivi ai cereali, dagli ortaggi agli agrumeti e alle viti; vi si producono vino e prodotti caseari, vi si allevano bovini, equini, ovini, suini; i suoi prodotti si vendono in tutta la provincia e col ricavato dalle vendite la Colonia tende a bastare a se stessa.

A tutti i lavori agricoli, alle costruzioni e agli stabilimenti provvedono i condannati, secondo la loro particolare competenza. Il loro lavoro è retribuito: metà di quanto percepiscono può essere speso allo spaccio per integrare il rancio; il resto è destinato al risparmio a frutto. Il condannato ha la sua assicurazione sugli infortuni e per la vecchiaia; dopo un periodo di tempo, nel quale rimane sotto osservazione, gode di una relativa libertà e i risultati di questa nuova concezione di umana rigenerazione di traviati possono ben dirsi brillantissimi.

Anche in questo campo l'Italia fascista ha conquistato un primato.

***

Chiesette romanico-pisane di Saccargia, di Ardara, di S. Pietro in Sorres, di S. Giusta e di Tratallàs, come potremo dimenticare la vostra grazia leggiadra e raccolta e i panorami che si godono dai vostri reconditi belvederi? Restaurate da mani esperte e amorevoli (nuocciono purtroppo alla severità dell'interno i simboli di devozione non sempre degni), queste chiese sarde sono fra le cose più belle che si possono ammirare, come i nuraghi sono quelle che più impressionano per la loro massiccia struttura, per l'originalità della loro pianta, per i loro 4000 anni di età. Bellissimo il nuraghe di S. Antine, presso Bonnannaro, in provincia di Sassari, recentemente messo alla luce, che con quello di Losa, già molto noto, costituisce un esempio superbo di arte protosarda. A esso si collega il ricordo della visita dei musei di Cagliari e di Sassari, ordinatissimi, che custodiscono, specialmente il primo, pregevolissimi tesori di arte preistorica sarda.

A chi ci chiedesse consigli sulle strade da scegliersi per un giro in Sardegna, potremmo rispondere che tutte sono ugualmente interessanti, o per un verso o per un altro. Se quelle della Gallura offrono la visione di un paesaggio aspro e selvaggio (si può ora salire per carrozzabile fin presso la vetta del Limbara dalla quale si domina tutta la regione), deliziose visioni di marine offrono quelle di Castel Sardo, di Alghero, di Bosa, di Arbatax; quelle di Muravera, di Lanusei, di Fonni, di Nuoro, di Bitti rivelano i paesaggi più tipici, particolarmente per i costumi degli abitanti che ancora vi si conservano. Ripassano nella memoria i nomi di tutte le località visitate e l'itinerario si risvolge innanzi a noi da nord a sud, da est a ovest, per chiudersi a Caprera dove riposa l'Eroe dei due Mondi. Spontaneo è il grido che ci corre alle labbra: Italiani, visitate la Sardegna!

Associamo in un unico profondo e cordiale ringraziamento tutti coloro che alla riuscitissima manifestazione diedero il loro caldo e vibrante appoggio: il loro nome è legato indissolubilmente alla riconoscenza del Touring e a quella dei Soci.

### Il successo del volume « Gli Stati del Mondo ».

Nel novembre 1934 è stato dato l'annuncio che era uscito un Commento geografico-statistico alle Tavole dell'Atlante Internazionale del T. C. I. Il successo della pubblicazione è stato veramente notevole. Le copie esitate sono state numerosissime e alla prima edizione una seconda ha fatto seguito per soddisfare le molte richieste.

Il volume, di 1288 pagine con 494 schizzi e cartine, del formato di cm. 22 × 31, elegantemente rilegato in tela e oro, come l'Atlante Internazionale, costituisce il vero completamento dell'Atlante, opera massima tra le pubblicazioni del Sodalizio.

E' presto indicato il sistema di ripartizione della materia nel volume. Ad ogni gruppo di tavole dell'Atlante è stato dedicato un capitolo del grosso volume. Indipendenti l'uno dall'altro, e redatti da 25 diversi autori — geografi e studiosi italiani — i 60 capitoli hanno un carattere omogeneo, sia nel contenuto sia nella distribuzione del testo. Ogni capitolo dedicato ad uno Stato comprende: 1. Situazione geografica; 2. Figura; 3. Grandezza; 4. Rilievo; 5. Clima; 6. Idrografia; 7. Popolazione; 8. Agricoltura; 9. Miniere; 10. Industrie; 11. Comunicazioni; 12. Commercio; 13. Organizzazione politica ed amministrativa; 14. Forze Armate; 15. Notizie pratiche.

La cura posta nella ricerca dei dati statistici più recenti è stata meticolosissima, come pure il loro confronto e il loro controllo; i grafici e gli schizzi che rendono più agevole la comprensione del testo hanno richiesto cure speciali.

Il successo della pubblicazione si deve dunque al valore intrinseco dell'opera. Ma anche il prezzo del volume ha contribuito non poco alla sua diffusione. Infatti la pubblicazione « Gli Stati del Mondo » è posta in vendita ad un prezzo di vera propaganda: alla Sede del T. C. I., *L. 35;* in Italia e Colonie, *L. 40;* per l'Estero *L. 35*, più le spese postali che variano da Paese a Paese.

Dell'opera è stata fatta anche una edizione a fascicoli separati, ciascuno dedicato ad una tavola o ad un gruppo di tavole dell'Atlante, e in vendita a prezzi variabili da L. 0,75 a L. 2. L'elenco dei fascicoli viene inviato a richiesta.

### Consoci affrettatevi a rimandarci la scheda di votazione!

Si ricorda ai Soci che il 31 Luglio spira il termine stabilito per farci pervenire la scheda di votazione « ad referendum » che era annessa al numero di maggio di questa Rivista. Si affrettino dunque i buoni Amici del Touring — e gli abbonati a « *Le Vie d'Italia* » lo sono tutti — ad adempiere a questa piccola formalità, conferendo in tal modo maggiore importanza e significato alla votazione.

# NOTIZIE ED ECHI

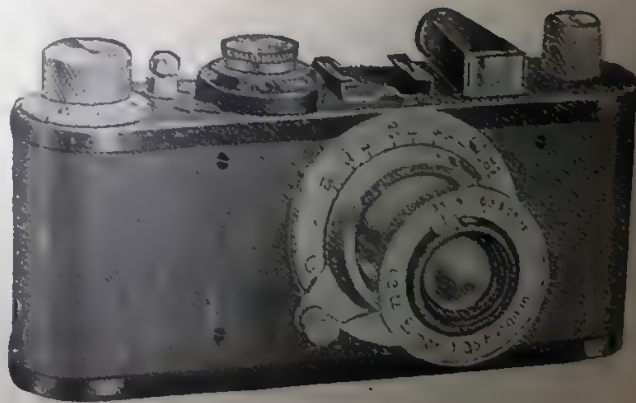
## TURISMO

**I grandi itinerari transcontinentali.**

L'On. Italo Bonardi, la cui competenza in materia turistica è ben nota e che, fra le altre, copre la carica di Vicepresidente dell'Alliance Internationale de Tourisme, ha pronunciato recentemente alla Camera un importante discorso i cui concetti essenziali sono riprodotti in un interessante articolo comparso sul *Messaggero*.

Prendendo lo spunto dai numerosi accenni fatti in Parlamento sulla valorizzazione turistica della Colonia Libica, l'On. Bonardi illustra le caratteristiche e i grandi vantaggi della arteria stradale, che, dal confine libico tunisino, porterà, seguendo il litorale mediterraneo, al confine egiziano, strada per il cui completamento è stato di recente autorizzato lo stanziamento di 103 milioni di lire, ripartito in 10 annualità.

Quando questa arteria sarà completata e corrispondentemente verranno condotti a termine i brevi tratti in territorio tunisino ed egiziano che ancora interrompono lo svolgersi della circolazione stradale fra Tunisi e Tripoli e fra Tobruch e Alessandria d'Egitto, ben opportunamente potranno essere sostenuti i grandi vantaggi dell'itinerario Londra-Francia-Svizzera-Italia-Libia-Cairo nei confronti di ogni altro itinerario transcontinentale portato alla ribalta dalle associazioni internazionali turistiche allo scopo di rendere sempre più agevoli e celeri le comunicazioni fra il Nord dell'Europa ed il Sud-Africa e fra il Nord dell'Europa e l'India.

Uno di questi progetti, dice l'On. Bonardi, riguarda la strada transcontinentale Londra-Città del Capo per Istanbul e il Cairo, lunga

17.398 km.: essa riceverà a Vienna quella, in parte già esistente, discendente dal Capo Nord per la Norvegia, destinata a congiungere l'Oceano Glaciale Artico con la Città del Capo con un percorso di 20.140 km. Dalla stessa strada si staccherà a Damasco un tronco per l'Iraq, la Persia e le Indie.

Il progetto, come si vede, è grandioso; tuttavia la sua realizzazione non appare prossima, nemmeno per quanto riguarda il tratto europeo, poichè, se tale strada può oggi considerarsi compiuta sino in Ungheria, in seguito, attraverso i Balcani, essa si fa pessima, a fondo semplicemente naturale, così da rendere talvolta impossibile la circolazione.

Per queste considerazioni altri itinerari imperniati sul Mediterraneo da quello Londra-Francia-Penisola Iberica-Gibilterra-Marocco-Algeria-Tunisia-Libia-Egitto-Cairo (km. 7818) a quello Londra-Francia-Svizzera-Italia-Libia-Cairo (km. 4985) presentano ben maggiore interesse pratico e più evidenti possibilità di sollecita attuazione. Fra essi l'itinerario italiano sostenuto dal nostro Sodalizio nelle adunanze delle Associazioni turistiche internazionali, offre i maggiori vantaggi perchè, oltre ad essere il più breve è transitabile tutto l'anno, si sviluppa sopra ottime strade ed ha un tracciato e un profilo altimetrico meno accidentati, tanto più se si compirà il traforo del Monte Bianco di cui si parla insistentemente. Altri vantaggi sono: quello di attraversare un numero imitato di frontiere, quello della facilità di alloggio e di rifornimento e quello dell'incomparabile interesse turistico delle regioni attraversate.

Avviandosi verso la conclusione, l'On. Bonardi osserva giustamente che per favorire il turismo automobilistico non bastano però le buone strade e gli allettanti itinerari internazionali, bisogna anche rendere più facili i transiti di frontiera e cercare di ridurre al minimo i documenti il cui possesso è richiesto agli automobilisti. Ad esempio, quei documenti internazionali per il guidatore e per l'autoveicolo istituiti dalla Convenzione di Parigi del 24 aprile 1926 — alla quale hanno aderito l'Italia e le Colonie nostre insieme ad una settantina di altri Stati — vanno rivelando sempre più la loro inutilità: essi infatti non sono che la copia dei certificati nazionali, e già molti Stati si sono indotti a riconoscere questi ultimi rendendo superflui i primi. Prima fu l'Italia a far ciò con la Convenzione italo-svizzera, la quale ha appunto stabilito di sopprimere fra i due Paesi i certificati internazionali di circolazione; poi vennero i Paesi Scandinavi, la Germania, e infine, il mese scorso, la Francia.

Ora avviene che l'automobilista italiano può andare in tutti questi Paesi provvisto dei documenti nazionali, mentre gli stranieri, tolti gli svizzeri, per venire da noi hanno ancora bisogno di quei due documenti e — fatto ancor più sintomatico — ne hanno pure bisogno gli italiani che si recano in Libia.

Bisogna quindi andare più oltre e cioè sopprimere l'obbligo di presentazione dei documenti internazionali non solo per l'accesso alle nostre Colonie, ma per tutti gli stranieri che entrano in Italia, seguendo così lo spirito al quale è improntata la legislazione fascista che nulla trascura per favorire lo sviluppo turistico nel nostro Paese e nelle Colonie.

**L'Ente Autonomo del Monte di Portofino.**

Il 23 maggio il Capo del Governo ha presentato il disegno di legge per la costituzione del l'Ente Autonomo del Monte di Portofino. Il provvedimento è stato suggerito dal proposito di conservare e valorizzare una delle plaghe più caratteristiche e suggestive della Provincia di Genova, affidando a un apposito ente autonomo la salvaguardia e lo sviluppo degli aspetti estetici del paesaggio, la conservazione e il restauro dei monumenti, alcuni dei quali notevoli, la difesa della flora e della fauna, il tracciamento e la manutenzione delle strade, la disciplina delle costruzioni edilizie nel territorio compreso nella zona del Monte di Portofino.

TERRITORIO DELL'ENTE AUTONOMO DEL MONTE DI PORTOFINO.

Il disegno di legge consta di 15 articoli, nel primo dei quali sono enunciati gli scopi dell'Istituto. Nell'art. 2 sono sanciti alcuni divieti intesi ad evitare la manomissione e l'alterazione delle bellezze naturali, la raccolta delle specie vegetali, il taglio dei boschi, le costruzioni edilizie non autorizzate, l'esercizio abusivo del pascolo, la caccia, i dissodamenti, gli scavi e le riduzioni a coltura dei terreni boschivi. L'art. 3 contempla gli indennizzi ai proprietari di terreni di cui ai precedenti divieti. Gli art. 4 e 5 riguardano le acque sorgive necessarie alla flora e alla fauna e regolano la costruzione delle opere riferentisi alla ricerca, alla raccolta e alla derivazione delle acque esistenti nella plaga. L'art. 6 stabilisce che l'Ente abbia sede in Genova presso il Consiglio Prov. dell'Economia Corporativa e sia retto da una Commissione amministrativa, nominata con Decreto Reale e la cui composizione sarà fissata da apposito regolamento, mentre l'art. 7 stabilisce che l'Ente ha personalità giuridica e che le deliberazioni saranno rese esecutorie in base al Testo unico della legge comunale e provinciale, e l'art. 8 sancisce che la sorveglianza del Monte di Portofino è affidata agli agenti della forza pubblica.

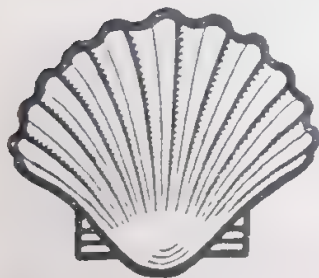
Secondo l'art. 9 l'Ente è autorizzato ad acquistare, espropriare o assumere in temporanea gestione i terreni compresi nel perimetro del Monte. L'Ente provvederà al proprio funzionamento coi mezzi indicati all'art. 10 e che consisteranno: in contributi fissi della Provincia, dei Comuni facenti parte della Commissione amministrativa, del Consiglio Provinciale dell'Economia e di altri enti fino alla somma minima di L. 100.000; con gli introiti dei permessi e delle concessioni rilasciati dall'Ente; con proventi dei diritti di entrata, di rifugi, ecc. L'art. 11 contempla le sanzioni relative alle infrazioni ai divieti di cui all'art. 2 e 4; l'art. 12 le contravvenzioni e la procedura da seguire per le domande di oblazione; l'art. 13 autorizza l'Ente ad assegnare premi agli scopritori di fatti contravvenzionali. Secondo l'art. 14 l'Ente comincerà a funzionare quando i contributi saranno deliberati ed approvati, mentre l'articolo 15 stabilisce che col regolamento di esecuzione saranno fissate le norme per l'amministrazione, per il trattamento del personale, per il regime stradale, per la sorveglianza e custodia, ecc.

**L'attività del Touring Club Svizzero nel 1934.**

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione del T. C. S., pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* del 15 maggio, stralciamo alcuni dati illustranti l'attività della massima Associazione turistica svizzera nello scorso anno.

Il numero dei Soci ammontava al 31 dicembre 1934 a 48.087, con un aumento di 1841 unità nei confronti del 1933. Di essi 40.741 appartengono alla categoria automobilisti, 4902 a quella dei motociclisti e 2444 alla categoria ciclisti. Il T. C. S. si vale anche di una organizzazione regionale attraverso venti Sezioni Automobilistiche Cantonali e ventidue Uffici succursali distribuiti nelle principali città della Confederazione.

Per quanto riguarda l'attività del Sodalizio accenniamo, nel campo stradale, all'appoggio dato dal T. C. S. ad una iniziativa popolare per lo sviluppo della rete delle strade alpine e delle loro vie di accesso, al concorso morale e finanziario prestato all'amministrazione del Cantone dei Grigioni per l'apertura invernale della strada dello Julier Pass, alla partecipazione alla campagna per la conservazione della Cappella di Guglielmo Tell, ecc.

Il servizio di assistenza alla frontiera venne esplicato dal T. C. S. a mezzo dei suoi posti situati presso Ginevra, presso Basilea, a Kreuzlingen e a Chiasso. Importanti risultati ha pure ottenuto il servizio di assistenza stradale e quello di rilascio dei documenti doganali. Notevole la partecipazione del T.C.S. allo studio dei problemi della circolazione stradale.

# AUTOMOBILISMO

**Contrassegno delle targhe di immatricolazione degli autoveicoli nella nuova provincia di Asti.**

Con Decreto Ministeriale del 15 aprile è stata stabilita la sigla AT per contrassegno di riconoscimento degli autoveicoli immatricolati nella nuova provincia di Asti.

**Un chiarimento ufficiale sull'Art. 61 del Codice della Strada.**

Come è noto l'articolo 61 del Codice della Strada stabilisce che gli autoveicoli adibiti a servizi pubblici regolarmente concessi ed autorizzati devono essere muniti di dispositivi meccanici di segnalazione.

Con recente circolare, l'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie, Automobili ha chiarito che per autoveicoli adibiti a servizi pubblici debbano intendersi gli autobus addetti a servizi di linea, non rientrando invece fra di essi le automobili in servizio di piazza e di rimessa.

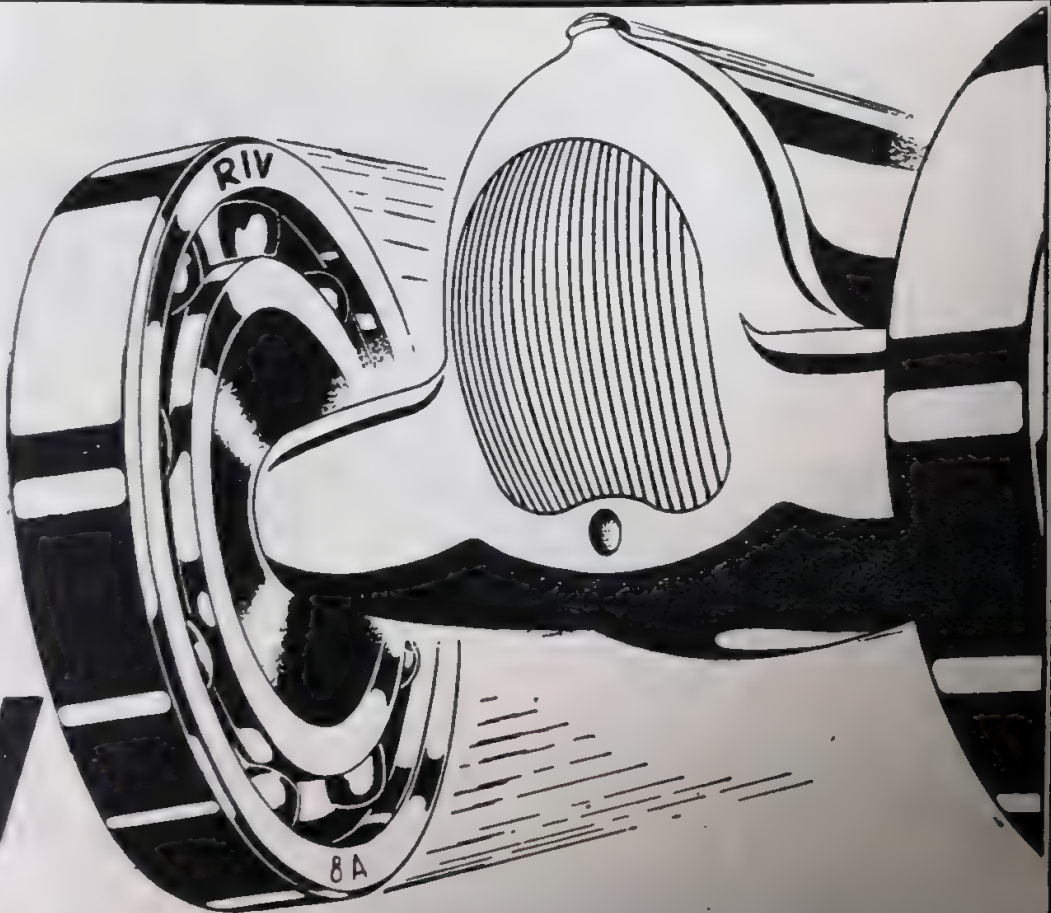
« Da ciò consegue — dice la circolare — che agli autoveicoli addetti a servizi di piazza o di noleggio non sono applicabili le richiamate disposizioni dell'articolo 61 ».

La circolare conclude con l'invitare le Autorità preposte alla sorveglianza della circolazione stradale dall'astenersi per ora dal contestare contravvenzioni ai proprietari di autoveicoli (ivi compresi quelli contemplati dal citato articolo 61) non muniti degli apparecchi di segnalazione: questo in attesa che vengano emanate le norme circa le caratteristiche costruttive e le modalità di applicazione degli apparecchi stessi.

**Contro i rumori molesti dei motocicli.**

I benefici e le agevolazioni concesse con il R. D. L. 29 giugno 1933, N. 1740, a favore dei motocicli, sono, ad uno ad uno, revocati o ridotti. Questa volta la colpa è dei motociclisti, che non hanno voluto decidersi a far funzionare adeguatamente i silenziatori delle loro macchine, neanche in questo acuto periodo di campagna contro i rumori della strada.

Infatti con R. D. L. dell'11 aprile 1935, N. 625, « ritenuta la necessità urgente ed assoluta, nell'interesse della pubblica quiete, di impedire i rumori eccessivi e molesti dovuti alla inefficienza dell'apparecchio silenziatore di cui debbono essere muniti i motocicli », è stato prescritto l'accertamento dell'efficienza dell'apparecchio stesso da parte dei Circoli Fer-

roviari per il rilascio dell'autorizzazione alla circolazione.

Entro sei mesi (cioè entro il 27 novembre 1935) tutti i motocicli ora in circolazione debbono essere presentati alla visita dei Circoli Ferroviari, facendone domanda in carta da bollo (L. 4) ed applicando su questa una marca da L. 6.

Naturalmente i Circoli richiederanno l'emolumento a loro favore stabilito dall'art. 108 del Codice stradale.

Così i 135.000 motocicli, ora in circolazione in Italia, dovranno sottoporsi alla visita con una spesa di almeno 20 lire, per la colpa di pochi malconsigliati « bombardieri ».

**L'esito del concorso per la disciplina delle segnalazioni acustiche.**

Il Ministero delle Comunicazioni aveva bandito un concorso fra gli inventori e fabbricanti di apparecchi acustici, onde conciliare le esigenze delle segnalazioni acustiche, con le necessità di ridurre al minimo i rumori della città.

Dopo accurato esame, rilievi ed esperienze, la Commissione esaminatrice è addivenuta alla conclusione che per gli apparecchi da usarsi nell'interno degli abitati, pur non classificandone alcuno, venga rilasciato un diploma di primo grado ad alcune ditte, e che all'Ing. Filippo Ugolini, vice-comandante dei Vigili del Fuoco di Roma, costruttore dell'apparecchio di nuovo tipo della cat. E per le segnalazioni acustiche degli autoveicoli addetti ai servizi urgenti di soccorso, venga assegnata la somma di lire 5000.

**Gli autoservizi di linea e i viaggi dei bambini.**

Da varie parti ci vien fatto osservare che, mentre le Ferrovie dello Stato hanno, con opportuno provvedimento, estesa la concessione del passaggio gratuito o a metà prezzo ai bambini rispettivamente fino a 4 e 10 anni di età, le ditte esercenti i servizi automobilistici di linea continuano ad esigere, per i bimbi che sorpassano la statura di un metro, il pagamento dell'intero biglietto.

Questo significa che nella maggioranza dei casi è soggetto al pagamento della tariffa intiera anche un bambino di 3 o 4 anni, mentre del passaggio gratuito fruisce solo una esigua minoranza dei bimbi che hanno occasione di viaggiare.

Non possiamo che condividere le considerazioni espresse in proposito dai nostri lettori: sarebbe desiderabile che le ditte esercenti gli autoservizi — specialmente per quanto si riferisce a quelli che in misura sempre più numerosa vengono a sostituire le linee ferroviarie d'importanza secondaria — si prospettassero l'opportunità di ritocchi alle tariffe intonandosi ai provvedimenti generali che il Governo Fascista ha assunto a favore

delle famiglie cariche di bambini e rendendone — attraverso le invocate agevolazioni — i viaggi più accessibili economicamente.

**Abolizione delle tasse di circolazione automobilistica in Iugoslavia e in Austria.**

A partire dal 1° aprile scorso, secondo quanto comunica lo Jugoslovenski Turing Klub, sono state abolite in Iugoslavia le imposte e tasse sulla circolazione automobilistica, senza che a compenso del minor introito per il fisco, sia stato aumentato il prezzo della benzina.

Pure in Austria a partire dal 1° maggio è stata abolita, a quanto informa l'Oesterreichischer Touring Club ogni forma di imposizione fiscale sulla circolazione delle automobili.

Tanto in Austria che in Iugoslavia sono ammessi a godere dell'esenzione pure gli autoveicoli immatricolati all'estero, anche se prolunghino la loro permanenza in detti paesi oltre i tre mesi, che per il passato costituivano il termine massimo di esonero dal pagamento della tassa di circolazione, sempreché l'automobilista fosse munito del *carnet fiscal*. Questo documento, per effetto di tali nuove disposizioni, viene a rendersi superfluo anche per l'Austria e la Iugoslavia.

In Austria sono tuttavia soggetti ad una tassa speciale, in ragione di 0,7 gröschen (pari al cambio attuale a cent. 1,5 circa), per persona-chilometro gli autobus esteri circolanti a scopo turistico.

**Esenzione dalla tassa di circolazione per gli autoveicoli stranieri in Bulgaria.**

Gli autoveicoli stranieri che soggiornano in Bulgaria per un periodo che non supera un anno e nelle condizioni previste dalla convenzione internazionale sulla circolazione automobilistica del 24 aprile 1926, non sono assoggettati ad alcun pagamento di tassa. Di conseguenza gli automobilisti stranieri non hanno più bisogno, per recarsi in Bulgaria, del *carnet fiscal:* documento, questo, richiesto ormai da ben pochi Stati: Belgio, Danimarca, Gran Bretagna, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Stato Libero d'Irlanda, Svezia, Terranova.

**Abolizione della targhetta di identificazione per gli autoveicoli stranieri circolanti in Francia.**

In Francia, indipendentemente dalle targhe di immatricolazione, tutti i proprietari di autoveicoli erano tenuti a far apporre in un posto ben visibile degli autoveicoli ad essi appartenenti una targa metallica portante in caratteri leggibili il loro nome, cognome e domicilio.

Questo obbligo era imposto anche agli automobilisti stranieri, che circolassero in Francia coi loro autoveicoli.

Con recente disposizione del Ministero dell'Interno l'obbligo di questa targhetta è stato abolito nei riguardi degli automobilisti stranieri circolanti in Francia.

# FERROVIE

**Le località ammesse alle riduzioni ferroviarie.**

Riteniamo di far cosa utile ai nostri lettori riproducendo qui appresso l'elenco delle località ammesse al beneficio delle riduzioni (50 %) della stagione estivo-autunnale.

Come si è già avvertito nei precedenti numeri della Rivista, le facilitazioni sono ammesse:

1° *per viaggi individuali di andata-ritorno:*

*a*) dal 1° maggio al 30 settembre per le località delle provincie di Trento e di Bolzano;

*b*) dal 20 giugno al 20 settembre per tutte le altre località;

2° *per viaggi delle famiglie* (che dànno diritto alla speciale tessera di famiglia con facoltà di effettuare dieci viaggi di andata-ritorno individuali dalla località di villeggiatura a quella di residenza abituale donde si è partiti):

dal 20 giugno al 20 settembre per tutte indistintamente le località.

A) *Località delle ferrovie dello Stato ammesse alle facilitazioni:*

Abano Terme, Abbadia, Abbasanta (3) (per Santulussurgiu), Abbazia Mattuglie (5), Abetone (2), Acireale (4), Acquappesa, Acquasparta (1), Acqui, Agliano Castelnuovo Calcea, Agordo (1) (5), Agrigento (4) (per S. Leone Lido), Agropoli Castellabate, Ala, Alassio, Alba (per Bossolasco), Albenga, Albes, Albissola Capo, Alcamo Marina (4), Alì (4), Alla Posta, Amantea, Ambria (1) (per Bracca), Anagni (per Fiuggi), Ancona (anche per Zara), Andora, Antignano, Antrodoco Borgo Velino, Anzio, Aosta (per Courmayeur), Aquila degli Abruzzi, Arcola, Ardenno-Masino (per Masino Bagni), Ardenza, Arenzano, Arnaz, Arona, Arvier, Ascoli P. (per Terme di Acquasanta), Asiago (1), Asolo (2), Aspio, Assenza (1), Atri Pineto, Auronzo (2).

Bagheria (4) (per Aspra), Bagnara, Bagni Acque Albule, Bagni di Lucca, Bagni di Lusnizza, Bagni di S. Giuliano, Barco, Bardolino (1), Bardonecchia (5), Bari (le facilitazioni della stagione estivo-autunnale termineranno per Bari quando si inaugurerà la Fiera del Levante), Barletta, Battaglia Terme, Baveno, Beaulard, Bellano Tartavalle Terme (per Terme di Tartavalle) Belluno, Belvedere Marittimo, Bergamo (per Serina, Oltre i Colle, Trescore Balneario, Zandobbio e S. Omobono), Bergeggi, Beseno, Bibiana, Bibbiena (1) (per Bagno di Romagna, Badia Prataglia e La Verna), Biella (1) (per Andorno, Cossila, Graglia e Oropa), Bisuschio Viggiù, Boario Terme (1), Bobbio (1), Bogliaco (1), Bogliasco, Bolzano Gries, Bonassola, Bordiana, Bordighera, Borghetto, Borghetto S. Spirito, Borgio Verezzi, Borgofranco, Boves, Bozzana, Bracciano (per Vicarello), Brennero (5), Breno (1), Brenzone (1), Bressanone, Briatico, Bricherasio, Briga Marittima, Brindisi, Brisighella, Broni, Bronzolo, Brunico, Busalla (per Voltaggio), Busana (2), Busche Lentiai Mel.

Cagliari, Cairo Montenotte, Calalzo Pieve di Cadore, Calceranica, Caldes, Caldiero, Caldonazzo, Calolziocorte Olginate, Caluso, Caminata in Tures, Cammarata (4), Camogli, Campione Tremosine (1), Campodazzo, Campo di Trens, Campo Trentino, Campo Tures, [illegible], [illegible], [illegible], Cardano, Carezza (2), Carpineti (2), Carrara Avenza, Casalbordino, Casal Velino, Cassana, Cassano all'Ionio, Castelbello, Castelbolognese (per Riolo Bagni), Casteldarne, Castelforte Suio Terme (per Terme di Suio), Castel Gardena, Castellammare del Golfo (4), Castellammare di Stabia, Castellavazzo, Castelletto (1), Castelnuovo Monti (2), Castelraimondo Camerino (per Camerino), Castelrotto, Castel S. Pietro d'Emilia, Castiglioncello, Castroreale Bagni (4), Catania Cent. (4), Catanzaro (per la Sila) (7), Cattolica S. Giovanni, Cava dei Tirreni, Cavi, Cecina, Cedegolo (1), Celano Ovindoli, Celle, Ceramica, Cerda (per Sclafani) (4), Ceriale, Cervia, Cervo San Bartolomeo, Cesenatico, Cesuna (1), Cetraro, Ceva, Chambave, Châtillon, Chiavari, Chiavenna (per Campodolcino, Madesimo e Monte Spluga), Chieti, Chioggia (per Spiaggia Sottomarina), Chiomonte, Chiusa, Chiusa Val Gardena, Chiusi Bagni di Chianciano, Ciardes, Cirella Maierà, Città della Pieve (per San Casciano), Civezzano, Cividate Malegno (1), Civitavecchia, Cles Borgata, Cles Stazione, Clusone (1) (per Castione della Presolana, Vilminore, Schilpario, Rovetta), Cogno Esine (1), Cogoleto, Coldrano, Colico, Collagna (2), Colle Isarco, Collio (1), Cologna Marina, Colonnella, Como San Giovanni (5), Contursi, Corniglia, Cortina d'Ampezzo (1), Cortona, Cosenza (per la Sila) (7), Costigliole Saluzzo, Covigliaio (2), Crespano (2), Crotone (per la Sila) (7), Cupramarittima, Curon Venosta (2).

Dego, Deiva, Dermulo, Dervio, Desenzano del Garda (per Sirmione), Desenzano sul lago (1), Diamante, Diano Marina, Divaccia S. Canziano, Dobbiaco (5), Domodossola (5) (per Bognanco Dentro, Formazza e S. Maria Maggiore), Donnaz, Dres Duino Timavo.

Edolo (1), Egna Termeno, Enna (4), Equi Terme.

Faè Fortogna, Falconara Marittima, Fanano (2), Fano, Fasano (1), Fauglia (per Bagni di Casciano), Felegara S. Andrea Bagni, Feltre, Ferentino Supino, Fidenza (per Salsomaggiore e Tabiano), Fiè, Fiera di Primiero (2), Finale Ligure (Marina), Finale Ligure (Pia), Finale Ligure (Varigotti), Fiumalbo (2), Fiume (5), Fiumicino, Fleres, Follonica, Forgaria Bagni Anduins, Forlì (per Castrocaro, Forlimpopoli Bertinoro (per Fonti Romane della Fratta), Formia, Fortezza, Fossacesia, Framura, Francavilla a Mare, Frascati, Frosinone Fiuggi (per Fiuggi), Funes, Fuscaldo.

Gaeta, Gais, Gallipoli (1), Garda (1), Gardolo, Gardone (1), Gardone Valtrompia (1), Gargazzone, Gargnano (1), Gela (4), Genga Arcevia, Genova Brignole, Genova Cornigliano, Genova Nervi, Genova Pegli, Genova P. P., Genova Pra, Genova Quarto dei Mille, Genova Quinto al Mare, Genova Sampierdarena, Genova Sestri Ponente, Genova Sturla, Genova Voltri, Giulianova, Gorlago (per Trescore Balneario), Gradara, Grignano (per Miramare), Grigno, Grottammare, Grumo, Guardia Piemontese Terme.

Hône Bard.

[illegible] per Carloforte), Imperia Oneglia, Imperia Porto [illegible] (1), Iseo (1), Isola delle Femine (4), Ivrea.

[illegible] Lagundo, Laigueglia, Laives, Lamar, [illegible] La Pozza, Lasa, La Spezia Centrale, Latisana, [illegible] Rivamonte (1), Laveno Mombello, La-[illegible] Lazise (1), Lebba, Le Cave, Lecco, Lecco [illegible], Levico, Licata (4), Lierna, Limone (sul [illegible] Piemonte), Littoria (per Sabaudia), Loano, [illegible] Loreto, Luino, Luni, Luserna S. Gio-[illegible]

[illegible], Macerata (per Cingoli), Macugnaga (2), [illegible] per S. Cesarea), Magras Rabbi, Magrè [illegible] Malcesine (1), Malè (per Peio e Rabbi), [illegible] rola, Mandello del Lario, Manfredonia, [illegible] terano (per le Terme di Stigliano), Mar-[illegible] (1), Margherita di Savoia, Marlengo, Ma-[illegible] (1), Mas Sospirolo (1), Marzocca, [illegible] Sornello, Massa, Mattarello, Mazzin (2), [illegible] Centrale (4), Mezzaselva, Mezzoco-[illegible], Milazzo (4), Minturno Scauri, Miradolo [illegible], Miramare, Moena (2), Molini di Tures, [illegible] Dogliani, Moncovo Denno, Moncucco, Mon-[illegible] lovì (per Vicoforte), Moneglia, Monfalcone, [illegible] o Bagni di Monguelfo, Monopoli, Montalto [illegible] (per Bagni S. Filippo), Montecatini Terme, [illegible] Montegrosso, Montegrotto, Montemarciano. [illegible] Montepulciano, Montereale Valcellina, [illegible] no, Montecchio, Montignoso, Morcone, [illegible] (1), Mules.

Napoli (per [illegible] Procida, Agnano) (8), Naturno (per [illegible], Navacchio (per Uliveto), Nettuno, [illegible] la Sila [illegible], Nicotera, Nocera Umbra, Noli, Noto [illegible] Nova Levante [illegible], Novale di Laion, Novaledo, Nus.

Ora (per Panchià), Orbetello (per Porto S. Stefano e Porto d'Ercole), [illegible], Oristano (3), Ormea, Orta Miasino (per Orta S. Giulio), Ortisei, Ortona, Orvieto, Osimo Castelfidardo, Ospedaletti Ligure, Ospedaletto, Ospitale, Otranto (1), Ot-[illegible] Oulx Claviere Sestriere.

Palermo Centrale (4) (per Mondello), Palermo Lolli (4) (per Mondello), Palermo S. Erasmo (4) (per Mondello), Pallanza, Palo Cerveteri (per Ladispoli), Paola (per la Sila (7), Paratico Sarnico, Parenzo, Passo la Futa (2), Pavullo (2), Pedaso, Pe-rarolo, Perca, Pergine (per S. Orsola dei Mocheni), Peron (1), Perra (2), Perugia, Pesaro, Pescara Centrale, Pescara Porta Nuova, Peschiera (1), Peschiera (per Sirmione), Piediluco, Piedimonte d'Alife (1), Pietraligure, Pietramala (2), Pieve a Nievole Monsummano, Pieve Ligure, Pievepelago (2), Pil-zone (1), Pinerolo, Pineta di Pescara, Piombino (anche per l'Isola d'Elba), Pisa Centrale (per Marina di Pisa), Pisciotta, Pisogne (1), Pizzo, Pian Val Gardena, Plaus, Poggiardo (1) (per S. Cesarea Terme), Poggibonsi S. Gimignano, Pola, Poli-gnano a Mare, Ponte all'Adige, Ponte all'Isarco (per Bagni di Razzes e Bagni di Tre Chiese), Ponte Alto, Pontebba, Ponte-dera (per Bagni di Casciana), Ponte nelle Alpi Polpet, Ponte S. Martino, Ponte Selva (1), Pontile per Grado, Popoli (per Tremonti), Poppi (1), Porretta Terme, Portese (1), Portici Er-colano, Porto Civitanova, Porto d'Ascoli, Porto Empedocle (4), Porto Recanati, Portorose, Pirano, Porto S. Giorgio, Porto Torres (3), Possagno (2), Potenza Picena, Montelupone, Povo, Pozzallo, Pozzuoli Solfatara, Pracchia (anche per Abetone), Praia Aieta Tortora, Prato all'Isarco (per Bagni di Lavina Bianca), Pratovecchio Stia (1), Pré S. Didier (5), Pressano, Primolano.

Quarto Praetoria, Quercianella Sonnino, Quincinetto.

Rapallo, Rapolano, Ravenna (per Marina di Ravenna), Recco, Recoaro (1), Reggio Calabria Centrale, Regoledo, Resia Paese (2), Riardo Pietramelara, Riccione, Rieti (per Terminillo e Fonti Cottarello), Rimini, Rimini Bellaria, Rimini Igea-Ma-rina, Rimini Miramare, Rimini Torre Pedrera, Rimini Viserba, Rio di Pusteria, Riomaggiore, Rionero Atella Ripacandida, Riva (1), Rivanazzano (1), Riva S. Stefano, Riva Trigoso, Rivisondoli Pescocostanzo, Robilante, Roccaraso, Roccavione, Roccella Ionica, Rocchetta, Rodallo, Roe (1), Roncadizza, Roncegno Bagni Marter, Ronco Scrivia, Ronta, Rosarno (per Galatro), Roseto degli Abruzzi, Rossano (per la Sila) (7), Ro-vereto, Rovigno d'Istria.

S. Ambrogio, S. Andrea, S. Candido (5) (per Bagni di S. Can-dido e Bagni di Sesto), S. Cristina, S. Cristoforo al lago Ischia, S. Dalmazzo di Tenda, S. Donà di Piave (anche per Spiaggia Iesolo e Cavazuccherina), S. Ellero Vallombrosa (per Vallom-brosa e Saltino), S. Elpidio a Mare, S. Eufemia Marina Giz-zeria, S. Felice Tram, S. Flavia Solunto (4), S. Giacomo in Val di Sole, S. Giorgio di Brunico, S. Giorgio di Nogaro, S. Gio-

vanni Bianco (1), S. Giustina Cesio, S. Lazzaro, S. Lorenzo al Mare, S. Lorenzo in Pusteria, S. Lucia di Portorose, S. Lucia di Tolmino, S. Lucido Marina, S. Marcel, S. Margherita Ligure, S. Marinella, S. Martino Calvi (1), S. Martino di Castrozza (2), S. Martino V. C. Montesarchio Pannarano (1), S. Michele all'Adige, S. Pellegrino (1), S. Pietro, S. Salvo, S. Secondo, S. Sigismondo, S. Valentino Caramanico, S. Valentino alla Muta (2), S. Vigilio (1), S. Vincent, S. Vincenzo, S. Vito di Cadore (1), S. Vito Lanciano, Sabino, Sala Dora, Salbertrand, Sale Langhe, Sale Marasino (1), Salerno, Salice Terme (1), Saline di Volterra Pomarance, Salò (1), Salorno, Sambiase, San Benedetto del Tronto, San Gavino (3) (per Terme di Sardara, Sangemini (1), San Remo, Sapri (per Latronico), Sarno, Sarre, Sarzana, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Savona Letimbro, Scalea, Scerne, Sciacca (4), Sciaves, Scilla, Sedico Bribano, Sedico Landris (1), Segno, Selva, Selvino (2), Senales, Senigallia, Seravezza Querceta Forte dei Marmi, Serravalle Scrivia (per Voltaggio), Sestola (2), Sestri Levante, Settequercie, Settimo Tavagnasco, Sferracavallo (4), Siderno, Silandro, Silvi, Sinigo, Siracusa (4), Sirmione (1), Sistiana, Visogliano, Sluderno Glorenza, Solda (2), Sondrio (per Chiesa Valmalenco, Bormio e S. Caterina), Soplases, Sori, Sorni, Sottocastello Tai, Soverato, Spezzano Albanese, Spoleto, Spondigna Prato in Venosta, Spotorno, Stanga (1), Stradella, Strambino, Stresa Borromeo, Strigno, Sulzano (1), Susa.

Taggia, Tagliacozzo, Taio, Taormina Giardini (4), Taranto, Tarcento, Tarvisio (5), Tassullo, Tel, Telese Bagni, Telese Cerreto (per Piedimonte d'Alife), Tenda, Terlano, Terme del Brennero, Termini Imerese (4), Termoli, Terracina, Terranova Pausania (3), Terzolas, Tezze, Tignale (1), Tirano (1), Tolentino (per S. Ginesio e Sarnano), Tollo Canosa Sannita, Torbole (1), Torino di Sangro, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Città, Torre del Greco, Torrenieri, Montalcino, Torre Pellice, Torri (1), Tortoreto Nereto Controguerra, Tortoreto Spiaggia, Trani, Trafoi (2), Trebisaccè, Trento, Trescore Balneario (2), Tresenda Aprica Teglio (1), Tricase (1), Trieste Campo Marzio (6) (per Portorose Pirano), Trieste Centrale (6) (per Portorose Pirano), Tropea.

Urbino.

Vado, Vaglia, Valdaorà, Valdieri (2), Valdigna d'Aosta, Valdobbiadene Fener Alano, Vallecrosia, Vandoies, Varano, Varazze, Varenna Esino, Varese, Varna (per Bagni di Scaleres), Varzi (1), Vasto, Venezia S. Lucia, Ventimiglia (5), Vernante, Vernazza, Vernio Montepiano Cantagallo, Verrès, Versciaco, Vezzano, Viareggio, Vietri sul Mare Amalfi, Vigo di Fassa (2), Villabassa (per Bagni di Braies Vecchia, Bagni di Braies Nuova, Bagni di Piandimaia), Villa d'Almé (per Rota Imagna, Costa Imagna, Berbenno), Villa Lagarina, Villanova Baltea Villa Ottone, Villa Santina (1), Villa S Giovanni, Villa S. Giovanni Cannitello, Villazzano, Vilpiano Nalles, Vinadio (2), Vipiteno (per Bagni di Medres), Viterbo Porta Fiorentina, Viterbo Porta Romana, Vittorio (1), Volano.

Zoagli.

(1) **Stazione delle ferrovie concesse ammessa al servizio cumulativo con le F. S.**

(2) **Località da raggiungere in servizio cumulativo ferroviario-automobilistico.**

(3) Per questa località i biglietti vengono rilasciati soltanto in partenza dalle stazioni della Sardegna.

(4) Per questa località i biglietti vengono rilasciati soltanto in partenza dalle stazioni della Sicilia.

(5) Località prossima alla frontiera per la quale a norma del punto I comma *c*), l'avvenuto soggiorno di almeno 6 giorni deve essere comprovato da una dichiarazione scritta rilasciata dal Comitato Provinciale del Turismo o, in mancanza, dal Podestà del Comune.

(6) I biglietti rilasciati per Trieste non sono valevoli per il ritorno se non viene prodotta una dichiarazione scritta comprovante l'avvenuto soggiorno di almeno 6 giorni a Portorose Pirano rilasciata dal Podestà del Comune.

(7) I biglietti non sono valevoli per il ritorno se non portano il timbro di uno degli uffici che saranno indicati con successiva disposizione.

(8) Subordinatamente ad una attestazione di soggiorno della località termale.

B) *Località servite da altre imprese di trasporti con le quali è ammesso il servizio cumulativo:*

| Località | Transito di allacciamento con la rete dello Stato |
|---|---|
| **Abetone* (dal 1-7 al 15-9) .... | Modena |
| *Acquasparta* ... | Terni |
| *Agordo* ....... | Sedico Brib. |
| *Ambria* ...... | Bergamo |
| *Asiago* ....... | Thiene |
| *Asolo* ........ | Montebell. |
| *Assenza* ...... | Desenzano<br>Riva |
| *Auronzo* ...... | Calalzo P. C. |
| *Bardolino* .... | Desenzano<br>Riva<br>Peschiera |
| *Bibbiena* ..... | Arezzo |
| *Biella* ........ | Santhià |
| *Boario Terme* .. | Brescia<br>Rovato |
| *Bobbio* ....... | Piacenza |
| *Bogliaco* ..... | Desenzano<br>Riva |
| *Breno* ........ | Brescia<br>Rovato |
| *Brenzone* ..... | Desenzano<br>Riva |
| *Busana* ...... | Reggio E. |
| *Canazei* (1) ... | Bolzano |
| *Campione - Tremosine* ..... | Desenzano<br>Riva |
| *Carezza* (1) ... | Bolzano |
| *Carpineti* ..... | Reggio E. |
| *Castelletto* .... | Desenzano<br>Riva |
| *Castelnuovo M.* | Reggio E. |
| *Cedegolo* ...... | Brescia<br>Rovato |
| *Cesuna* ....... | Thiene |
| *Cividate Malegno* ........ | Brescia<br>Rovato |
| *Clusone* ....... | Bergamo |
| *Cogno Esine* .. | Brescia<br>Rovato |
| *Collagna* ..... | Reggio E. |
| *Collio* ........ | Brescia |
| *Cortina d'Amp.* | Calalzo<br>Dobbiaco |
| *Covigliaio* .... | Firenze |
| *Curon Venosta* . | Malles Ven. |
| *Desenzano* .... | Riva |
| *Edolo* ........ | Brescia<br>Rovato |
| *Fanano* ....... | Modena |
| *Fasano* ...... | Desenzano<br>Riva |
| *Fiera di Prim.* (1) | Feltre |
| *Fiumalbo* ..... | Modena |
| *Gallipoli* ..... | Francavilla<br>Lecce |
| *Garda* ........ | Desenzano<br>Riva<br>Peschiera |
| *Gardone Riv.* .. | Desenzano<br>Riva |
| *Gardone Valtr.*. | Brescia |
| *Gargnano* ..... | Desenzano<br>Riva |
| *Intra* ........ | Laveno M. |
| *Iseo* ......... | Brescia<br>Rovato |
| *La Valle Rivamonte* ...... | Sedico Brib. |
| *Lazise* .... . | Desenzano<br>Riva<br>Peschiera |
| *Limone* ...... | Desenzano<br>Riva |
| *Macugnaga* ... | Vogogna |
| *Maderno* ...... | Desenzano<br>Riva |
| *Maglie* ....... | Francavilla<br>Lecce |
| *Malcesine* .... | Desenzano<br>Riva |
| *Marcheno* .... | Brescia |
| *Marone* ....... | Brescia<br>Rovato |
| *Martina Franca* | Taranto<br>Francavilla<br>Bari |
| *Mas Sospirolo* . | Sedico Brib. |
| *Mazzin* (1) ... | Bolzano |
| *Moena* (1) .... | Bolzano |
| *Muda* ........ | Sedico Brib |
| *Nova Levante* (1) | Bolzano |
| *Otranto* ...... | Francavilla<br>Lecce |
| *Ottone* ....... | Piacenza |
| *Passo la Futa* . | Firenze |
| *Pavullo* ...... | Modena |
| *Peron* ........ | Sedico Brib. |
| *Perra* (1) ..... | Bolzano |
| *Peschiera* ..... | Desenzano<br>Riva |
| *Pietramala* ... | Firenze |
| *Pievepelago* . | Modena |
| *Pilzone* ...... | Brescia<br>Rovato |
| *Pisogne* ....... | Brescia<br>Rovato |
| *Poggiardo* .... | Francavilla<br>Lecce |
| *Ponte Selva* .. | Bergamo |
| *Poppi* ....... | Arezzo |
| *Portese* ....... | Desenzano<br>Riva |
| *Pratovecchio S.* | Arezzo<br>Firenze |
| *Recoaro* ....... | Desenzano |
| *Resia Paese* ... | Malles Ven. |
| *Riva del Garda* . | Mori<br>Rovereto |
| *Rivanazzano* .. | Voghera |
| *Roe* .......... | Sedico Brib. |
| *S. Giov. Bianco* | Bergamo |

* I biglietti possono essere rilasciati solo nel periodo di tempo indicato.

(1) Per questa località il servizio automobilistico ha luogo solo fino al 20 Settembre.

| Località | Transito di allacciamento con la rete dello Stato | Località | Transito di allacciamento con la rete dello Stato |
|---|---|---|---|
| *S. [illegible] Cal[illegible] Nord* | Bergamo | *Solda* (1) | Spondigna |
| *S. Martino di [illegible]* | Feltre<br>Bolzano | *Stanga* | Sedico Brib. |
| *S. Martino [illegible] le Caudina-Montesarchio* | Benevento<br>Cancello | *Sulzano* | Brescia<br>Rovato |
| [illegible] | Bergamo | *Tignale* | Desenzano<br>Riva |
| [illegible] | Malles Ven | *Tirano* | Sondrio |
| [illegible] | Desenzano<br>Riva<br>[illegible] | *Tolmezzo* | Carnia |
| [illegible] | [illegible] | *Torbole* | Desenzano<br>Riva |
| [illegible] | Do[illegible] | *Torri* | Desenzano<br>Riva<br>Peschiera |
| [illegible] | [illegible] | *Traf oi* (1) | Spondig[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | *Trescore Baln* | Berga[illegible] |
| [illegible] | Desenzano<br>Riva | *Tresenda Aprica Teglio* | Sondrio |
| [illegible] | Terni | *Tricase* | Francavilla<br>Lecce |
| [illegible] | Sedico Brib. | *Valdieri* | Cuneo |
| [illegible] | Bergamo | *Varzi* | Voghera |
| [illegible] | Modena | *Vigo di Fassa* | Bolzano |
| [illegible] | Desenzano<br>Riva | *Villa d'Almè* | Bergamo |
| | | *Villa Santina* | Carnia |
| | | **Vinadio* (dal 20-6 al 15-9) | Cuneo |
| | | *Vittorio* | Conegliano |

(1) [illegible] possono essere rilasciati solo nel periodo di tempo indicato.

(1) Per questa località il servizio automobilistico ha luogo [illegible] fino al 20 Settembre.

*NB.* – Sarà bene che il pubblico interessato si rivolga per ulteriori notizie alle biglietterie delle stazioni o alle agenzie di viaggio, potendo verificarsi cambiamenti ed aggiunte nel corso di pubblicazione della Rivista

**Riduzioni per comitive**

In questi ultimi tempi quasi tutte le amministrazioni ferroviarie europee hanno rimaneggiato le norme e i prezzi per i trasporti delle comitive, diminuendo il numero minimo dei partecipanti richiesto per fruire delle riduzioni, accentuando le riduzioni stesse per i gruppi più numerosi e ciò allo scopo di attirare verso la ferrovia quel pubblico di piccole comitive e gruppi che oggi è attratto dalle offerte dei mezzi automobilistici.

Ecco quali sono le riduzioni che si accordano attualmente:

*Belgio:* riduz. del 35 % per un minimo di 12 persone; se peraltro il viaggio di andata-ritorno si effettua nello stesso giorno e vi è un minimo di 25 persone si accorda la riduzione del 50 %. Per i treni organizzati direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, tipo «popolari», la riduzione è del 50 %.

*Germania:* riduz. del 50% che si eleva al 60% per le comitive di almeno 500 viaggiatori.

*Spagna:* riduz. del 34 % per i viaggi ordinari e del 40 % con treni speciali. In caso di partecipazione di almeno 500 viaggiatori la riduzione si eleva al 60 %.

*Estonia:* riduz. del 70 % per un minimo di 500 viaggiatori.

*Gran Bretagna:* riduz. del 50 %, 60 % e 70 % secondo i vari tipi di viaggio.

*Ungheria:* riduz. del 20 % per comitive da 8 a 24 persone; 33 % per comitive da 25 a 99 persone; 40 % per comitive di almeno 100 persone.

*Svezia:* riduz. del 30 %.

*Svizzera:* riduz. del 20-30 % per comitive da 6 a 14 persone; del 30-40 % per comitive da 15 a 99; 35-45 % per comitive da 100 a 249; 40 % per 250 e più persone. Per i treni speciali, con un minimo di 250 persone, si accorda la riduz. 50-60 %.

*Cecoslovacchia:* riduz. del 25 % per comitive di almeno 12 persone; del 33 % per comitive di almeno 50. Con treni speciali: 33 % per 200 persone; 40 % per 300; 50 % per 400.

Dopo tutto non sembra che l'Italia si trovi in condizioni sfavorevoli rispetto a tutte queste nazioni. Ecco quali sono le riduzioni che si applicano sulle nostre ferrovie statali:

*Comitive ordinarie:*

da 8 a 50 persone: riduz. 30 %
» 51 » 100 » » 40 %
» 101 » » 50 %

*Comitive di giorni festivi* (dalle ore 12 del giorno precedente il festivo alle ore 12 del giorno susseguente il festivo):

da 5 persone in su: riduz. del 70 %.

*Treni speciali:* abitualmente e purchè sia garantito il prodotto minimo di 175 biglietti ordinari (cioè a tariffa intera) di 3ª classe si accorda la riduz. del 70 %.

**Curiosità ferroviarie.**

Si è parlato diverse volte in questa rubrica delle comodità che cercano sempre maggiormente introdurre le Amministrazioni ferroviarie per rendere più attraente il viaggio in ferrovia. Ora è il turno di una ferrovia inglese che ha introdotto su alcuni treni il servizio di copisteria. Durante il viaggio le dattilografe ricevono gli stenogrammi dai viaggiatori e li ricopiano a macchina, consegnando poi le lettere al cliente, o provvedendo ad impostarle alla prima fermata. Ciò può essere molto comodo per gli uomini d'affari.

Da qualche tempo esiste il servizio dei telegrammi-treno, anzi l'iniziativa di esso è del tutto italiana ed aggiungiamo anche che il servizio si è andato man mano estendendo con piena soddisfazione dei viaggiatori. Nei principali treni un viaggiatore può oggi, rivolgendosi al conduttore, far spedire un telegramma sia in Italia sia all'estero (nei principali stati europei), pagando una tassa a *forfait*, che corrisponde al prezzo medio di un telegramma di un certo numero di parole, prezzo aumentato di un leggero supplemento.

Il problema dei pasti durante il viaggio vien risolto in varî modi secondo i paesi. Al pasto lussuoso e copioso, ma non economico per tutte le borse, delle vetture ristorante, molti preferiscono il *cestino*. Coloro che hanno viaggiato nel Giappone raccontano che i *cestini* giapponesi sono molto graziosi, lavorati con arte, multicolori, divisi in minuscoli scompartimenti, ciascuno dei quali contiene un bocconcino di pietanza. Come poi da noi si vende il *gelato* o il *caffè*, così nelle stazioni giapponesi si vendono piccoli bricchi di thé, ciascuno avente un coperchio che, rovesciato, serve da tazza. Ad ogni bricco è attaccato un rocchetto contenente un pizzico di thé.

Sempre nell'Estremo Oriente, troviamo che nelle sale d'aspetto delle ferrovie cinesi sono affissi estratti di regolamento vietanti ai viaggiatori di gettare i resti delle vettovaglie per terra, di tenere discorsi grossolani, di spegnere la luce, di portare con sè sacchi o valigie che possano danneggiare il materiale o tramandino cattivo odore: infine, è loro proibito di... *svestirsi* nelle sale d'aspetto o nelle vetture e di entrare nelle... *toilettes*, destinate alle donne!

Ancora in materia di curiosità ferroviarie è da ricordare la trovata di una ferrovia germanica, la quale, per indurre i viaggiatori a rispettare i regolamenti ferroviari, e le buone usanze, pubblicò e distribuì loro una serie di regole (una specie di dieci comandamenti del viaggiatore) nelle quali con senso umoristico ed esagerando evidentemente, si

[illegible] ai viaggiatori di fare perfetta[illegible] di quel che avrebbero [illegible].

In [illegible] di puntualità di orari ferroviari [illegible] alla testa delle Nazioni. In [illegible] invece si è sentita la necessità di [illegible] *Lega per la puntualità*, la quale [illegible] delle linee ferroviarie [illegible] che abbiano contribuito [illegible] una maggiore puntualità [illegible].

[illegible] riferendo una proposta di [illegible] d'oltre Atlantico. Eccola: os[illegible] che la mania di tener confe[illegible] di giorno in giorno, mentre di[illegible] sempre più difficile di tro[illegible] Perchè — domanda questo [illegible] — le ferrovie non sfruttano tale mania? [illegible] allestire dei vagoni adatti, farne [illegible] al... conferenziere e distribuire gli inviti gratis ai viaggiatori sul treno. Così [illegible] si sarebbe assicurato... un [illegible] che difficilmente potrebbe svignarsela. Aggiunge il Tizio che siccome sono molti quelli che, pur di far udire la propria voce in [illegible], sarebbero disposti a pagare qualsiasi prezzo, questi potrebbero oltre il biglietto della conferenza offrire agli ascoltatori almeno un thè con paste... Abbiamo riprodotto questa proposta, traducendola quasi letteralmente da una rivista americana.

**Le nuove automotrici elettriche leggere sulle Ferrovie Svizzere.**

Col 15 maggio 1935 le *Ferrovie Federali Svizzere* hanno messo in circolazione sulla tratta *Berna-Olten* il nuovo tipo d'auto-motrice leggera qui illustrata. Le nuove vetture, del peso di sole 32 tonn., raggiungono la velocità di

100 km. all'ora dopo un solo minuto d'avviamento. In piena corsa sviluppano la velocità massima di 125 km. all'ora. Attrezzate con potenti freni e munite di apparecchi di sicurezza, compiono la tratta Berna-Olten di 67 Km., con fermata a tutte le stazioni, in 68 minuti.

# NAVIGAZIONE

**Navi mercantili costruite in tutto il mondo nel 1934.**

In base ai dati pubblicati dal *Lloyd's Register of Shipping*, le costruzioni navali mercantili effettuate nel 1934 in tutto il mondo (esclusa la Russia, per cui non si hanno notizie precise) ammontano a 967.419 tonnellate con un aumento di 478.403 tonn. in confronto al 1934 e di 240.828 tonn. in confronto al 1932. Si ricorderà che lo scorso anno si raggiunse la cifra più bassa che il *Lloyd's Register* abbia mai dovuto segnalare: 489.016 tonn.

Delle navi varate, 183 unità, per complessive 391.176 tonn., sono a vapore. Per quel che riguarda il sistema di propulsione, si hanno i seguenti dati: una nave, di circa 18.000 tonn., con sistema di propulsione turbo-elettrico; 16 navi, per un totale di 151.967 tonn., da sistemarsi con turbine a vapore ed ingranaggio a riduzione; 27 navi, per un totale di 37.740 tonn., che avranno una combinazione di macchine alternative a vapore e turbine. Del tonnellaggio complessivo a vapore, circa 175.000 tonn., rappresentano piroscafi adatti al consumo di combustibile liquido. Le navi dotate di motore a scoppio sono 331, per complessive 563.601 tonn., di fronte a 337.821 tonn. del 1933, a 268.690 tonn. del 1932, a 920.495 tonn. del 1931, a 1.582.994 tonn. del 1930.

Delle 536 unità varate in tutto il mondo nello scorso anno, 23 hanno una stazza fra le 4000 e le 6000 tonn.: 25 fra le 6000 e le 8000, 17 fra le 8000 e le 10.000 tonn. e 16 oltre le 10.000 tonn. ciascuna.

La nave più grande varata durante l'esercizio fu il piroscafo a turbine, a quattro eliche, « Queen Mary » costruito nella Gran Bretagna (il Riassunto del *Lloyd's Register* non ne dà il tonnellaggio) a cui seguono il piroscafo a turbine a due eliche « Orion » (24.000 tonn.), costruito pure in Gran Bretagna; la nave turboelettrica a due eliche « Scharnhorst » (18.000 tonn.), costruita in Germania; la motonave a due eliche « Pilsudski » (14.400 tonn.), costruita in Italia.

Fra le maggiori unità vanno poi ricordate dodici motonavi, fra le 10.000 e le 11.000 tonn., di cui otto costruite nella Gran Bretagna ed Irlanda, due in Giappone e due in Olanda.

Durante il 1934, lasciando a parte le navi di meno di 1000 tonn., 31 unità, per complessive 198.337 tonn., furono varate per essere adibite al trasporto di olio alla rinfusa. Di esse, 26 navi stazzanti 181.593 tonn. sono motonavi. Il numero complessivo ed il tonnellaggio totale di navi costruite secondo il sistema Isherwood di ossatura longitudinale, varate durante l'esercizio in esame, fu di dieci, per 66.565 tonn., tutte destinate al trasporto di olio alla rinfusa. Il sistema di ossatura longitudinale è stato seguito anche parzialmente nel caso di nuove unità per complessive 63.771 tonnellate.

Soltanto in due Paesi si è potuto registrare una produzione di 100.000 o più tonnellate du-

QUADRO DIMOSTRATIVO DELLE TONNELLATE DI NAVIGLIO MERCANTILE VARATE NEL 1934 DALLE PRINCIPALI NAZIONI MARINARE.

A. - NAVI MERCANTILI VARATE IN TUTTO IL MONDO NEL 1934.

| PAESI | | Piroscafi N. | Piroscafi Stazza lorda | Motonavi N. | Motonavi Stazza lorda | Velieri o Chiatte N. | Velieri o Chiatte Stazza lorda | Totale N. | Totale Stazza lorda |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgio | | — | | 4 | 831 | — | | 4 | 831 |
| Cina | | 2 | 005 | 1 | 125 | — | — | 3 | 2.130 |
| Danimarca | | 5 | 843 | 16 | 53.886 | — | — | 21 | 61.729 |
| Danzica | | 1 | 1.500 | 3 | 573 | | | 4 | 5.073 |
| Domini britannici | Canadà | 1 | 531 | 4 | 544 | — | — | 16 | 9.112 |
| | Altri | 2 | 3.283 | 4 | 2.397 | 5 | 2.357 | | |
| Francia | | 7 | 15.127 | 3 | 823 | — | — | 10 | 15.950 |
| Germania | | 18 | 28.724 | 39 | 45.009 | — | — | 57 | 73.733 |
| Giappone | | 7 | 26.732 | 148 | 125.688 | — | — | 155 | 152.420 |
| Giava | | — | — | 1 | 474 | — | — | 1 | 474 |
| Gran Bretagna | Inghilterra e Galles | 70 | 103.476 | 17 | 17.684 | 4 | 771 | 173 | 459.877 |
| | Scozia | 48 | 165.320 | 20 | 84.017 | 3 | 835 | | |
| Irlanda | | 1 | 481 | 10 | 87.293 | — | — | | |
| Italia | | 1 | 970 | 5 | 25.668 | — | — | 6 | 26.638 |
| Norvegia | | 9 | 13.113 | 3 | 5.744 | — | — | 12 | 18.858 |
| Olanda | | 3 | 3.734 | 28 | 43.171 | — | — | 31 | 45.905 |
| Russia | | (1) | (1) | (1) | (1) | (1) | (1) | (1) | (1) |
| Spagna | | 5 | 4.282 | 3 | 14.076 | — | — | 8 | 18.358 |
| Stati Uniti | | 2 | 9.544 | 9 | 6.402 | 10 | 8.679 | 21 | 24.625 |
| Svezia | | 1 | 1.511 | 11 | 48.031 | — | — | 12 | 49.542 |
| Ungheria | | — | — | 2 | 1.165 | — | — | 2 | 1.165 |
| Totale | | 183 | 391.176 | 331 | 563.601 | 22 | 12.642 | 536 | 967.419 |

(1) Nessun rapporto pervenuto.

rante il 1934, e precisamente: Gran Bretagna e Irlanda con 459.877 tonn.; Giappone con 152.402 tonn.

La produzione navale complessiva del 1934, con esclusione del naviglio da guerra e delle navi mercantili di stazza lorda inferiore alle 100 tonn., è data dallo specchietto *A* e l'annessa illustrazione dimostrativa dà un'idea immediata delle costruzioni navali delle varie nazioni. Lo specchietto *B* mostra invece l'andamento delle costruzioni navali mercantili nei principali Paesi del mondo dal 1923 al 1934. Solo per l'Italia diamo anche il tonnellaggio, limitandoci per gli altri Paesi al numero di navi varate. Il nostro diagramma dà una impressione visiva immediata di tale andamento e lo specchietto *C* riflette gli impressionanti sbalzi compiuti nel periodo 1914-1934 dalla produzione navale mercantile dei due Stati che hanno rappresentato la parte più cospicua in questo genere di attività: gli Stati Uniti d'America e la Gran Bretagna. Si noti come gli Stati Uniti, dopo aver toccato nel 1919 un massimo iperbolico di 3.579.826 tonn., dalle quali sono peraltro escluse le 495.559 tonn. delle navi costruite per i Grandi Laghi, si sono ridotti nel 1934 alla modesta produzione di 26.638 tonn.

* * *

Nel 1934 il primato della costruzione di navi mercantili è tenuto dalla *Gran Bretagna e Irlanda* con una stazza globale di 459.877 tonn., che dimostra un incremento di 326.762 tonn. sul totale del 1933. Essa rappresenta il 47.5 per cento della produzione mondiale del 1934 in confronto al 27,2 per cento dell'anno 1933. Come abbiamo visto, tra la produzione Britannica del 1934 figurano le due maggiori navi varate in tutto il Mondo nel corso di detto anno: la « Queen Mary » e l'« Orion ». Del tonnellaggio varato, il 10,2 per cento, ossia 46.757

*B.* — NUMERO E TONNELLAGGIO DELLE NAVI MERCANTILI, DI STAZZA LORDA DI 100 TONNELLATE ED OLTRE, VARATE NEI DIVERSI PAESI DEL MONDO NEL CORSO DEGLI ANNI 1923-1934.

| Anno | Italia N. | Italia Tonn. | Belgio N. | Danimarca N. | Domini Britannici N. | Francia N. | Germania N. | Giappone N. | Gran Bret. e Irlanda N. | Norvegia N. | Olanda N. | Spagna N. | Stati Uniti d'America N. | Svezia N. | Altri Paesi N. | Totale N. | Totale Tonn. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1923 | 21 | 66.523 | 5 | 24 | 41 | 27 | 109 | 44 | 222 | 48 | 35 | 7 | 69 | 10 | 22 | 701 | 1.643.181 |
| 1924 | 19 | 82.526 | 2 | 33 | 29 | 26 | 108 | 31 | 494 | 34 | 41 | 2 | 71 | 12 | 12 | 924 | 2.247.751 |
| 1925 | 31 | 142.046 | 3 | 21 | 47 | 35 | 121 | 23 | 342 | 48 | 47 | 1 | 94 | 17 | 14 | 855 | 2.193.404 |
| 1926 | 27 | 220.021 | 8 | 25 | 39 | 34 | 60 | 26 | 197 | 25 | 47 | 6 | 73 | 14 | 11 | 600 | 1.674.977 |
| 1927 | 25 | 101.076 | 8 | 20 | 24 | 22 | 105 | 19 | 371 | 12 | 68 | 5 | 58 | 18 | 34 | 802 | 2.285.679 |
| 1928 | 29 | 58.640 | 3 | 31 | 47 | 20 | 81 | 37 | 420 | 12 | 74 | 7 | 57 | 20 | 24 | 869 | 2.699.239 |
| 1929 | 32 | 71.497 | 4 | 34 | 47 | 16 | 85 | 40 | 489 | 51 | 77 | 8 | 59 | 29 | 34 | 1.012 | 2.793.210 |
| 1930 | 36 | 87.709 | 5 | 38 | 77 | 18 | 92 | 37 | 481 | 53 | 74 | 13 | 92 | 31 | 27 | 1.084 | 2.889.472 |
| 1931 | 33 | 165.048 | 7 | 30 | 31 | 22 | 58 | 42 | 148 | 20 | 99 | 11 | 55 | 20 | 18 | 596 | 1.617.115 |
| 1932 | 8 | 47.441 | 7 | 18 | 14 | 23 | 15 | 44 | 100 | 8 | 30 | 3 | 18 | 12 | 5 | 307 | 726.591 |
| 1933 | 3 | 16.560 | 5 | 19 | 20 | 29 | 43 | 30 | 108 | 7 | 25 | 7 | 14 | 14 | 6 | 330 | 489.016 |
| 1934 | 6 | 26.638 | 4 | 21 | 16 | 10 | 57 | 155 | 173 | 12 | 31 | 8 | 21 | 12 | 10 | 536 | 967.419 |

DIAGRAMMA DEL TONNELLAGGIO DI NAVIGLIO MERCANTILE VARATO NEI PRINCIPALI STATI DEL MONDO DAL 1923 AL 1934.

tonn., è destinato ad Armatori di altri Paesi, compresi i Domini Britannici, per 26.516 tonn., e la Cina per 13.618 tonn.

Il secondo posto è tenuto dal *Giappone* con 152.420 tonn., che rappresentano un incremento di 78.130 tonn. in confronto al totale verificatosi per il 1933. Una parte cospicua è data dalle navi di piccolo cabotaggio e da altri minori galleggianti. Il tonnellaggio a motore rappresenta l'82,5% della produzione.

Al terzo posto figura la *Germania* con 57 unità varate per una stazza complessiva di 73.733 tonn. Si nota un incremento di 31.538 tonn. in confronto alla produzione del 1933, ma ciò nonostante la produzione dello scorso anno è tra le più basse cifre annue registrate per questo Paese. Il tonnellaggio a vapore comprende la nave più grande che sia stata varata nel 1934 all'infuori della Gran Bretagna: la «Scharnhorst», di circa 18.000 tonn., Il totale delle navi a motore comprende 39 unità per 45.009 tonn., che dovranno avere motori a scoppio, e per la maggior parte saranno adibite ad uso di pesca.

Al quarto posto sta la *Danimarca* con 61.729 tonn., ossia 27.713 tonn. più della bassa produzione dell'anno precedente. Si ha una forte predominanza di navi a motore, comprese due navi cisterna (delle tre varate nel 1934) di

I FORTISSIMI SBALZI COMPIUTI DAGLI STATI UNITI D'AMERICA E DALLA GRAN BRETAGNA NELLA COSTRUZIONE DI NAVI MERCANTILI DAL 1913 AL 1934.

circa 8000 tonn. che sono le più grandi unità varate in Danimarca durante l'anno in esame.

La *Svezia* segna nel 1934, con 49.542 tonn., una diminuzione di 11.318 tonn. nei confronti del 1933. Ad eccezione di un piroscafo, la sua produzione è composta totalmente di motonavi, comprese cinque navi cisterna, tra cui figura la nave più grande varata in questo Paese nel 1934 (9.071 tonn).

La produzione dell'*Olanda*, durante lo scorso anno è stata di 46.905 tonn., superando di 11.006 tonn. la cifra del 1933. E' escluso il tonnellaggio adibito ad uso fluviale, la cui stazza complessiva è sovente cospicua. Il tonnellaggio varato è composto prevalentemente da motonavi.

Un incremento di 10.078 tonn., in confronto alla produzione del 1933, è dimostrato dal tonnellaggio varato nel 1934 in *Italia:* 26.638 tonn. in confronto alle 16.560 tonn. del 1933. Tra le navi varate nello scorso anno figura la motonave a due eliche « Pilsudski » di 14.400 tonn. (per conto della Polonia), che è, come abbiamo visto, tra le maggiori costruite in tutto il mondo nel 1934. Tra le rimanenti unità figura una motonave di 9700 tonn. e una nave cisterna costruita col sistema di ossatura longitudinale senza attacchi marginali.

La produzione di naviglio mercantile degli *Stati Uniti d'America* che, come abbiamo visto, aveva raggiunto in passato quote altissime, è ridotta in questi ultimi anni a cifre modestissime. Le 24.625 tonn. varate nel 1934 dimostrano un incremento di 13.854 tonn. nei confronti del 1933, ma sono, dopo i risultati di tale anno, la cifra più bassa segnalata dal *Lloyd's Register* per gli Stati Uniti. Tutto il tonnellaggio è stato costruito sulla costa dell'Atlantico.

Il tonnellaggio complessivo varato durante lo scorso anno in *Norvegia* è di 18.857 tonn., superiore cioè di 9139 tonn. a quello del 1933. La produzione della *Spagna* per il 1934 è di 18.358 tonn., superiore per sole 314 tonn. della cifra registrata nel 1933. Inferiore alla produzione dell'anno precedente, è invece la produzione della *Francia* nel 1934, la quale risulta di tonn. 15.950 contro le 34.073 tonn. del 1933.

***

I bollettini trimestrali del *Lloyd's Register*, dimostrano che all'inizio del 1934 il tonnellaggio in costruzione in tutto il mondo ascendeva a 757.277 tonn. Il forte aumento di 322.000 tonn. registrato alla fine del primo trimestre fu seguito da altri incrementi per i due trimestri successivi, sino a settembre. Alla fine del dicembre 1934 la cifra totale del tonnellaggio in costruzione ammontava a 1.251.722 tonn., con un aumento di 494.445 tonn. in confronto alla fine dicembre 1933. Tra gli incrementi più notevoli sono: la Gran Bretagna e Irlanda con 265.293 tonn. di aumento; la Germania, con 117.101 tonn.; la Danimarca, con 53.967 tonn.; la Francia, con 30.296 tonn.; l'Italia, con 25.800 tonn. Il Paese che ha registrato la maggior riduzione durante i dodici mesi in esame è la Spagna, con 18.102 tonn. in meno.

Date le cifre attuali del tonnellaggio in corso di costruzione, e tenendo conto del fatto che la cifra del tonnellaggio impostato sugli scali durante il 1934 — secondo i Bollettini trimestrali del *Lloyd's Register* — ha superato di 227.000 tonn. la cifra del tonnellaggio varato nel corso dello stesso anno, la situazione dell'industria navale mercantile dà segni di una graduale ripresa in tutto il mondo e giustifica buone speranze per l'avvenire.

**Informazioni mediche alle navi.**

Dal marzo u. s. è stato consentito lo scambio tra navi di qualsiasi nazionalità ed il Centro Internazionale di Radio-comunicazioni Mediche, con sede in Roma, di marconigrammi in cifre, ovvero in linguaggio chiaro italiano, o francese, o inglese, concernenti informazioni di carattere sanitario occorrenti alle navi sprovviste di medico di bordo, in caso di malattie od infortuni del personale. A detti marconigrammi, che dovranno portare la speciale qualifica « *Medrad* » in principio del preambolo, è assicurato, in tutto il percorso, il trattamento della massima urgenza previsto per la corrispondenza telegrafica relativa alla sicurezza della vita umana.

**Facilitazioni per i Crocieristi in Dalmazia.**

Ai turisti italiani, Soci del T. C. I., che eseguiscono crociere o gite in Adriatico interesserà di apprendere che rivolgendosi all'Ufficio Passeggeri della Agenzia di Ragusa della Compagnia Adriatica di Navigazione potranno fruire dello sconto del 10% sui prezzi delle escursioni e dei viaggi nell'interno della Dalmazia organizzati da detta Agenzia.

# ALI NEL CIELO

**Convenzione aerea fra Italia e Francia.**

In occasione della visita compiuta dal Gen. Denain — Ministro dell'Aria francese — è stata firmata, in Roma, una convenzione relativa alla istituzione di linee di navigazione aerea. Tale convenzione — che sostituisce gli accordi di Torino del 10 marzo 1929 — conferma la politica di intesa commerciale fra i due paesi e stabilisce una stretta cooperazione fra le compagnie di traffico aereo dell'Italia e della Francia.

La convenzione contempla, inoltre, la organizzazione di una linea aerea Roma-Parigi, un progetto di collegamento reciproco fra la Tripolitania e la Tunisia, nonchè un adattamento degli scali italiani per l'aviolinea francese Marsiglia-Beirut.

Infine fra i due Governi sono state scambiate le necessarie autorizzazioni per l'eventuale esercizio di una linea aerea: Francia-Torino-Milano-Venezia ed oltre, e di una linea Torino-Lione ed oltre.

**Trattative internazionali per la linea aerea fra l'Italia e l'Africa Orientale.**

È intervenuto recentemente un accordo fra l'Italia e l'Egitto per il passaggio attraverso il territorio egiziano della linea aerea destinata a collegare, con un percorso di 8800 chilometri, Roma ai possedimenti italiani dell'Africa Orientale. Si annunzia infatti l'avvenuta conclusione di un accordo fra il Governo egiziano e la Legazione d'Italia al Cairo, per l'esercizio della linea aerea italiana fra l'Italia e le nostre colonie dell'Africa Orientale. L'accordo contempla il passaggio sull'Egitto degli aeroplani italiani dal confine cirenaico lungo il tragitto Alessandria-Assuan e comporta la reciprocità per le eventuali compagnie aeronautiche egiziane.

**Linea aerea Amsterdam-Francoforte-Milano.**

Nel maggio scorso si è svolta all'aeroporto civile di Taliedo, la cerimonia inaugurale di un nuovo collegamento aereo internazionale, la linea giornaliera Amsterdam-Francoforte-Milano.

Il servizio aereo fra Milano ed Amsterdam, via Francoforte, dovrebbe venire esercito in stretta collaborazione ed in condizioni di piena reciprocità, dalle compagnie di navigazione aerea dell'Olanda, della Germania e dell'Italia. Per questa prima annata, invece, considerata come periodo sperimentale, faranno servizio soltanto la Reale Società di Navigazione Aerea « K. L. M. » per l'Olanda e la Deutsche Lufthansa per la Germania.

La prima si servirà di bimotori Douglas interamente metallici, a carrello rientrante; la seconda di trimotori Junkers « Ju. 52 » pure interamente metallici.

Gli orari sono stati così predisposti: partenza da Milano alle ore 11,30, arrivo a Francoforte alle 13,55, arrivo ad Amsterdam alle 17,45; partenza da Amsterdam alle 13,50, arrivo a Francoforte alle 15,30 ed arrivo a Milano alle 17,45. La differenza che si nota tra il tempo richiesto per il volo Milano-Amsterdam e quello necessario per il volo Amsterdam-Milano è puramente fittizia e si spiega con la differenza d'ora esistente tra l'Olanda e le altre nazioni toccate dalla linea.

L'anno prossimo anche l'aviazione commerciale italiana, con apparecchi ed equipaggi propri, eserciterà la Milano-Amsterdam in collaborazione con le due compagnie straniere.

**Radiogoniometri per gli apparecchi civili italiani.**

Sugli apparecchi dell'«Ala Littoria» e delle «Aviolinee Italiane» in servizio internazionale, sarà generalizzato l'impiego di radiogoniometri di bordo tipo Telefunken ad indicazione di rotta. Il ricevitore permette l'intercettazione di ogni genere di trasmissioni radio sul campo d'onda da 300 a 1800 metri.

**Nuovo primato di volo veliero.**

Il pilota sergente Zambelli della R. Accademia Aeronautica di Caserta ha stabilito un nuovo *record* italiano di durata di volo senza motore, restando in aria due ore e 40'. Partito dal Campo di Taliedo alle 13,15 a rimorchio di un «Caproncino» e staccatosi da questo alle ore 13,29, dopo aver fatto ricerca di correnti ascendenti iniziava un lungo volo termico che aveva fine alle 15,46. Durante la prova il pilota Zambelli ha sorvolato la città di Milano, Cinisello, Bresso, Monza, il fiume Adda ed è ritornato sulla città discendendo varie volte sino a 500 metri e risalendo alla quota di 1300.

Con questo *record* il pilota Zambelli ha superato il *record* nazionale, detenuto precedentemente dal pilota Nannini.

**La terza Coppa «Deutsch de la Meurthe».**

La classica gara che dal 1933 si corre annualmente in Francia, è stata disputata per la terza volta nel maggio scorso. La Coppa «Deutsch de la Meurthe» è — come è noto — una gara di velocità che si corre su un circuito chiuso per un percorso complessivo di 2000 chilometri: gara, quindi, laboriosa e che mette a dura prova piloti e velivoli.

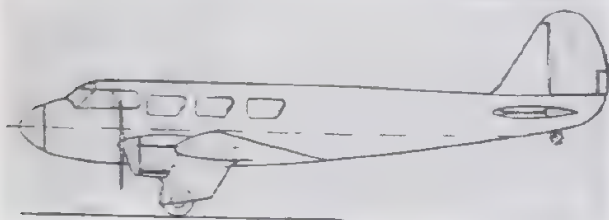
Vinta nel 1933 dal pilota Détré con un aeroplano Potez 9 B da 250 CV alla velocità di 322,800 chilometri-ora, la gara nel 1934 fu aggiudicata al pilota Arnoux che con un Caudron C 450 toccò la media oraria di km. 389. Quest'anno il vincitore è stato il pilota Delmotte che con un Caudron C 460 ha compiuto i 2000 chilometri del percorso in ore 4, 32' 17'', e cioè con una media oraria di 443,965 chilometri.

La III Coppa Deutsch de la Meurth è dunque una nuova dimostrazione dello sviluppo dell'aviazione nell'ultimo triennio: 1933: km/h. 322,800; 1934: km/h. 389; 1935: km/h. 443,965.

Le caratteristiche dell'apparecchio vincitore: Caudron C 460 sono le seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| apertura alare | m. | 6,750 |
| lunghezza | » | 7,125 |
| altezza | » | 1,800 |
| superficie portante | mq. | 7,0 |
| peso a vuoto | kg. | 540 |
| peso in ordine di volo | | 900 |
| carrello | | a scomparsa |
| [illegible] | | Renault Bengali 456 |
| cilindri | | 6, a raffreddamento ad aria, in linea, rovesciati |
| alesaggio corsa | | 100, 75-140 mm. |
| cilindrata tot. | | 7,945 lit |
| tasso di compress. | | 6,5 |
| compressore | | centrifugo |
| potenza | | 330 HP |
| regime | | 3200 giri/min. |

### Italia - Nuovo monoplano commerciale.

Sono in costruzione presso i Cantieri Aeronautici Bergamaschi di Ponte San Pietro, varie unità di un nuovo aeroplano bimotore — denominato « Borea » — destinato alle linee dell' « Ala Littoria », e capace di trasportare sei passeggeri.

Il « Borea » è un monoplano costruito interamente in legno, con ala a sbalzo, munito di due motori Isotta Fraschini 610 I, 6 cilindri in linea, capovolti, a raffreddamento ad aria, che sviluppano 190 HP a 2100 giri-min.

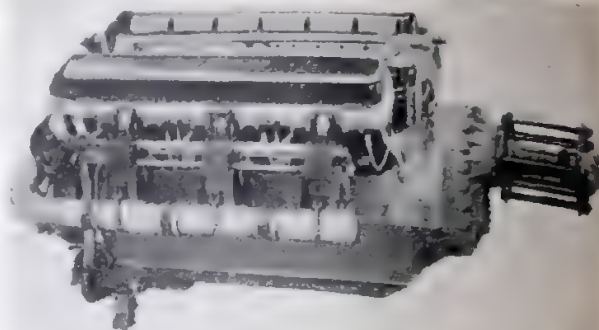
Le caratteristiche ed i dati di volo del « Borea » sono:

| | | |
|---|---|---|
| apertura alare | m. | 16,2 |
| lunghezza | » | 12,8 |
| altezza | » | 3,07 |
| superficie portante | mq. | 34,4 |
| peso a vuoto | kg. | 1550 |
| carico utile | » | 900 |
| velocità massima | km-h. | 245 |
| velocità di crociera | » | 200 |
| quota tangenza massima | m. | 5000 |

### Motore Isotta Fraschini Asso RC 40.

È stato omologato, al banco, il motore di quota Isotta Fraschini Asso RC 40, derivato dal notissimo Asso 750 R della seconda crociera atlantica.

Caratteristiche nel nuovo motore Asso RC 40: raffreddamento ad acqua, 18 cilindri a W; diametro interno mm. 140; corsa mm. 170; compressione volumetrica 5,7 : 1; cilindrata totale litri 47,10; potenza normale 850 HP al regime di 1800 giri-min.; quota normale m. 4000; potenza normale del compressore mm. Hg. 723; equivalente di potenza HP 1350; potenza al suolo HP 750; potenza al decollo HP 850, alla pressione massima di alimentazione di mm. 830 ed al regime di 1700 giri-min.; potenza massima HP 958 alla quota normale, a 768 mm. di alimentazione ed al regime massimo di 2000 giri-min. Rapporto di moltiplicazione al compressore 11,45; rapporto di riduzione sull'elica 0,658. Peso a secco equipaggia-

mento compreso, kg. 753; acqua di raffreddamento kg. 42; lubrificante kg. 12. Peso unitario kg. 0,886. Peso unitario all'equivalente di potenza kg./HP 0,550. Rapporto potenza cilindrata 18 HP/lit. Consumo carburante 0,26 kg./HP/h (miscela normale E 2 RA: 80 % di benzina, 20 % d'alcool, 0,02 % di piombo tetraetile); consumo di lubrificante 0,011 kg./HP/h.

### Francia - Giroplano Bréguet Dorand.

Sono state effettuate in Francia, presso le officine Bréguet, le prime prove del giroplano « Bréguet Dorand ».

Questo apparecchio non ha elica propulsiva, ma due eliche sostentatrici, bipale, coassiali, collegate meccanicamente al motore da 250 CV. Le eliche, che girano in senso di rotazione opposto, sono ad incidenza regolabile automati-

camente, mediante un regolatore del passo. Le pale sono ad articolazione cardanica, alla estremità di bracci carenati, uniti al mozzo con una seconda articolazione che rappresenta una rotula.

La traslazione senza elica propulsiva avviene per la variazione dell'incidenza delle pale che produce un movimento d'ondulazione. Regime delle eliche sostentatrici 132 giri-min.; diametro, m. 16. Il prototipo pesa kg. 1950.

# V A R I E

**La Mostra Nazionale delle Invenzioni.**

[illegible] del nome (comprensivo [illegible] e di tutta l'attività industriale e artigiana), la Mostra Nazionale [illegible] Invenzioni e delle Novità Industriali, [illegible] 11 maggio al 23 giugno, [illegible] carattere abbastanza [illegible] informatore, e — quel [illegible] riuscire di vivo interesse per [illegible] visitatori.

Il [illegible] Mostre specializzate è [illegible] specializzazione. Di invenzioni, [illegible] parola, son costituiti pra[illegible] dell'industria moderna [illegible] e la scappatoia delle [illegible] avrebbe in ogni caso offerto [illegible] anche agli articoli [illegible] di fosforo. Di sole, [illegible] invenzioni, nel senso reverente [illegible] che il volgo attribuisce a [illegible] del processo creativo, [illegible] che difficile sarebbe stato [illegible] sale di una Mostra in grande [illegible] in parte la rassegna torinese ha [illegible] previsioni, facendoci ritro[illegible] prodotti già noti, apparsi nelle stesse sale [illegible] della Meccanica, o nei [illegible] di Milano, è vero bensì [illegible] stata felice, e che la banalità e [illegible] sono stati evitati. E soprattutto occorre dar atto che, accanto a questi articoli più pratici che geniali, abbondava veramente il nuovo.

Una rassegna di tutto il ricco, multiforme materiale esposto alla Mostra di Torino è evidentemente impossibile in questa sede. Ci limiteremo dunque a brevi cenni sulle novità, che toccano più da presso le attività turistiche.

La popolarissima bicicletta è tra i temi più coltivati dagli inventori. Negletta per un quarto di secolo, essa è tornata da qualche anno a stuzzicare le menti di chi pensa che la semplicità è una bella dote, ma non è tutto, e che la complicazione può essere tollerata quando è fruttuosa. Il maggior numero di brevetti ha per scopo il migliorato rendimento del manovellismo, con una più razionale utilizzazione dello sforzo muscolare. Le leve dei pedali si sono allungate di molto, abbandonando la traiettoria circolare per un piccolo arco di lavoro, a moto alternativo. Il più lungo braccio di leva e il mantenimento dell'angolo gamba-pedale prossimo ai 90 gradi durante tutta la fase di sforzo, con eliminazione di componenti non tangenziali, rappresenta senza dubbio un miglioramento teoricamente seducente, che ha trovato innumerevoli realizzazioni. Citiamo tra le altre il braccio variabile del ciclo Guerra, che offre così un vero e proprio cambio graduale.

Con qualche inventore, la bicicletta muove anche alla conquista dell'acqua: il dispositivo più semplice è l'*Idropedalina*; consistente in tre minuscoli galleggianti collegati da un telaietto d'alluminio, tra i quali il nuotatore sta in posizione normale, immerso: con una pedaliera aziona una piccola elica.

Sempre di carattere nautico, ma senza la pretesa di assicurare il sostentamento, è il *Palmipede Bovi;* profilatura in gomma da applicarsi ai piedi del nuotatore per migliorare la penetrazione e aumentare la superficie di reazione.

L'acqua ha attratto molte invenzioni: dalle più modeste, come il salvagente collettivo, alle più... michelangiolesche, come il ponte galleggiante semirigido, a cassoni di cemento costruibili in acqua, coi quali l'Inventore Ing. Varni ha progettato, e illustrato con molti grafici, un collegamento lacuale Pallanza-Laveno. Nè mancano i semplicisti, persuasi di aver scoperto l'uovo di Colombo con la nave a due eliche supplementari, trasversali, a poppa, per migliorare la manovrabilità e consentire le curve strette, o la nave sopraelevata, poggiata su di un galleggiante sottostante, che metterebbe al sicuro la prima dai siluri e lascierebbe passare in mezzo le onde... Più elaborato e più sostanzioso è lo studio dell'*Idrorolante*, gigantesco idroscivolante che appoggia sull'acqua per mezzo di grandi rulli, animati di moto proprio, offrenti vantaggi di sostentamento, e quindi di attrito, rispetto al piano inclinato statico.

S'intende che anche i veicoli terrestri hanno raccolto la loro parte di suffragi: il distributore rotativo Prevedi, il silenziatore a turbina Girotto, e il mozzo elastico Galloni e Poggio, per motociclette; ed una quantità di innovazioni per l'automobile. Ricordiamo: una pratica alimentazione dei motori comuni a gas di metano in bombole; cambi graduali a fluido, a ruotismi e misti; una ruota antipneumatica con molle ammortizzate sostituenti la camera d'aria; il rivelatore luminoso Mascheroni dei segnali di claxon provenienti da tergo; un tipo di freni a dischi; il segnalatore di direzione Illico della Ditta Carello che ritorna in riposo automaticamente col raddrizzare lo sterzo dopo la curva; la pompa d'aria perenne e automatica, a eccentrico, fissata sul mozzo di qualunque veicolo gommato, che rifornisce l'aria alla gomma bucata senza arrestare il veicolo; l'originale sistema Lombardi di trasmissione anteriore e ruote indipendenti che, portando il moto concentrico ai canocchiali di oscillazione delle ruote, sopprime i cardani ed elimina le sollecitazioni di anticipo o di ritardo nella rotazione che le ruote imprimono alla trasmissione durante i sobbalzi pei tipi usuali; il girabarchino multiplo Alsona-Bertazzi per avvitare e svitare simultaneamente tutti i dadi di fissaggio delle ruote sulle colonnine normali; un rimorchio metallico per campeggio particolarmente ingegnoso, che si trasforma in un vero villino per cinque persone; e via discorrendo. Il campo dell'automobile è forse il più coltivato: accanto a queste, che ci hanno colpito per la loro praticità anche se di modesta portata, innumerevoli sono le piccole e grandi novità, ricche quanto meno di fantasia e di spirito d'osservazione.

Su tutte, dominava, imponente, nel centro del salone terreno, una grandiosa sintesi fotografica e campionaria delle migliaia di brevetti della Fiat, tutti i principali sfruttati industrialmente nelle sue varie branche d'attività, in «terra, mare, cielo», secondo la fortunata formula pubblicitaria della grande Casa torinese, alla quale si deve la cessione al Comune di Torino del palazzo dove la Mostra era ospitata.

Nell'ambito degli altri mezzi di trasporto, va ricordata la folla che si addensava davanti al dispositivo di contromarcia Bongiovanni mediante freno aerodinamico per velivoli, ed ai modellini di agganciamento automatico dei vagoni ferroviari sistema Blandoni, a testa conica insinuantesi in una conca a scatto, persuasiva nella sua semplicità, Nè, per quanto fuor d'argomento, è il caso di tacere della mostra organizzata dai reparti tecnici dell'Esercito e della Marina, con apparecchi, attrezzature e campioni d'opera di estremo interesse: allettante tra tutti, anche pei suoi pregi turistici, il teleobbiettivo per pose a raggi infrarossi, esposto con un assortimento di fantastiche fotografie comparative con la lastra ordinaria. Non nuovissimo, ma sempre assalito dalla curiosità popolare, il sistema di fotoscultura (l'arte dello scultore automatizzata da una serie di riprese fotografiche a riflessione, che tagliano il soggetto in una serie di «curve di livello» che poi il pantografo riprodurrà nella statua). Altrettanto dicasi del villino su piattaforma girevole secondo il sole, e del marciapiede scorrevole: evoluzione del tappeto mobile caro alle esposizioni dell'anteguerra, ma pur sempre parente della classica giostra.

E, per finire, un cenno al tiro a segno inoffensivo, a cellula fotoelettrica. Un'arma, per così dire, convenzionale: colpisce avvertendo il bersaglio che, se fosse stata un'arma vera, l'avrebbe raggiunto... Ecco davvero — penserebbe un filosofo ottimista — l'invenzione sovrana, da gettare in pasto ai popoli bellicosi!

A. F.

**Il Secondo Concorso Internazionale Alpino per Autoveicoli a Carburanti sussidiari.**

La Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti, alla quale era stata affidata l'organizzazione del Secondo Concorso Internazionale Alpino per Autoveicoli a Carburanti sussidiari, presi gli accordi con gli Enti interessati alla manifestazione, ha deciso di rinviarne la effettuazione al 1936. Questo anche in considerazione che l'industria automobilistica italiana si trova nel corrente anno già impegnata per il Rallye Italo-Francese.

**La mano destra sulle strade austriache.**

E' noto che la circolazione stradale in Austria presenta per i turisti stranieri qualche difficoltà dovuta alla disparità delle norme concernenti la mano da tenere.

In alcune provincie infatti si osserva la mano sinistra, in altre, poche finora (e cioè il Vorarlberg, il Tirolo settentrionale e la parte occidentale della provincia di Salisburgo) la destra.

Dal 15 giugno la mano destra è stata estesa anche al Tirolo Orientale (distretto di Lienz) e alla Carinzia.

Naturalmente i cambiamenti obbligatori di mano sono segnalati a mezzo di appositi cartelli stradali.

# TRA I LIBRI

Gen. Carlo Montù. – *Storia dell'Artiglieria Italiana.* – Parte I, volume II, da pag. 945 a pag. 1761, con illustraz. A cura della « Rivista d'Artiglieria e Genio », Roma (Via S. Marco, 8) 1935-XIII: L. 30. Per gli Ufficiali in congedo, tramite la sezione dell'U.N.U.C.I.: L. 25.

Questo secondo volume dell'opera monumentale che reca a titolo d'onore, la prefazione del Duce, — e della quale già si è parlato nel numero del dicembre scorso di questa Rivista — prende le mosse dal principio del '700 per giungere fino al crollo dell'epopea napoleonica. E' proprio in quest'epoca che la potenza militare del Piemonte, ricca delle gloriose tradizioni di Emanuele Filiberto e di Carlo Emanuele I, si va consolidando e potenziando con l'impiego dei ritrovati militari più moderni e perfetti dell'epoca: primi fra essi la larga dotazione di bocche da fuoco e l'attrezzamento di un corpo sceltissimo di artiglieri consci dell'importanza sempre crescente che l'Arma andava assumendo. Le stesse guerre napoleoniche, se pur sfortunate, stanno a dimostrare il valore dell'armata sarda e la parte preponderante che in tali campagne ebbe l'artiglieria. Il Gen. Montù cita a questo proposito numerosi episodi illustranti il magnifico ardore degli artiglieri del Re di Sardegna e la fiera difesa frapposta all'avanzata dell'invasore.

E' quindi naturale che il Piemonte occupi — nella narrazione riferentesi a questo periodo — il primo posto. Non per questo è trascurata l'artiglieria degli altri Stati Italiani dell'epoca: e qui, come già nel primo volume, si afferma nettamente una pregevole caratteristica di questa storia, veramente nazionale nel più ampio e esauriente significato della parola. Dal leggendario mortaio di Balilla alle imprese e invenzioni di Angelo Emo « ultimo guerriero di San Marco »; dall'Accademia di architettura militare di Modena alla Scuola per bombardieri di Stefano Cavari a Bologna; dalle magnifiche bocche da fuoco dei toscani fratelli Morini ai cannonieri di Castel S. Angelo, ai fonditori di Palermo, è tutto un armonico panorama in cui uomini e cose, studi e battaglie, dettami ed esperienze si profilano e si fondono.

Antonino Anile. – *Bellezza e verità delle cose (la divina realtà). Discorsi a piccoli e grandi.* – Vallecchi, Firenze, 1935-XIII, pag. 464, legato: L. 15.

« Il nostro pensiero, uso all'analisi, e che livella e divora quel che conquista, riduce di conseguenza, non potendoci offrire il senso di queste vaste concordanze, la significazione delle cose al loro aspetto quantitativo materiale, e finiamo col non vederle più e col ridurre noi stessi. Ed accade questo: un sapere che non spiega; dovizia di fatti con penuria di idee; scienza senza pietà; uomini colti, ma poco uomini. La presente crisi morale ha pure radice in questo errore di coltura.

« È possibile, mi son chiesto, riparare a tanta sciagura ed offrire alle nuove generazioni, avide di sintesi, un libro che, traendo da ciascuna dottrina il meglio che possiede e rivivendolo emozionalmente ed esponendolo in forma piana, accessibile anche agli ignari, sopprima le distinzioni tra i varî territori del sapere e ricostruisca l'unità e richiami gli uomini alla sensazione delle bellezze (la bellezza non è che rivelazione di ordine), e da questa li porti al concetto d'una verità che sia scientifica, artistica e religiosa nel medesimo tempo? È possibile discoprire l'anima delle cose (le ultime conquiste fisiche aiutano a ciò) ed abbracciarla con la nostra anima e fare intravedere quel che palpita dietro questo flusso cangiante di apparenze? È possibile, alternando la precisione della scienza con la seduzione della poesia, riconquistare noi stessi riconquistando il mondo? ». Così l'A. nella prefazione.

A. Anile ha dato agli italiani un libro prezioso, una di quelle opere che rimangono nel patrimonio culturale della Nazione, opera di sintesi, di ispirazione, di educazione, a cui grandi e piccini, nella diversa misura consentita dalla diversa maturità delle menti, attingeranno luce e gioia.

VITTORIO MEZZATESTA. – *I Trasporti nella vita economica della Nazione e la questione automobilistica.* – Edizione di «Concessioni e Costruzioni», Roma, anno XIII.

L'A., funzionario presso il Ministero delle Comunicazioni e noto scrittore della materia di cui ha particolare conoscenza anche per l'alto suo ufficio, ha raccolti in volume i suoi scritti sugli appassionanti ed urgenti problemi creati dal prodigioso ed impensato sviluppo degli autotrasporti.

La serie comincia col 1928 e si estende fino allo scorcio dell'anno scorso: comprende quindi tutto il periodo storicamente più interessante ed economicamente più critico, particolarmente nei riguardi della gara tra le Ferrovie e gli Autotrasporti. Non si potrebbe dare all'A. maggior lode di quella che gli spetta per la continuità lineare della propria tesi in merito all'ardua controversia, tesi fondata sulla chiara previsione dello sviluppo che avrebbero preso gli autotrasporti, sulla loro utilità ed insostituibilità per determinate esigenze della pubblica economia, e quindi sulla necessità di regolarne l'esercizio senza tuttavia limitarne o comprimerne lo sviluppo.

Il tono polemico, ove la polemica occorre, è sempre contenuto nei limiti del cortese riguardo pel pensiero altrui, il che non va a scapito della vigorosa argomentazione e del coraggio di dire ogni verità.

Accrescono pregio al volume una prefazione di S. E. l'On. Dott. Guido Corni ed altra dell'On. Giuseppe Acutis, le quali bene inquadrano gli scritti del Mezzatesta nella presente movimentata e forse decisiva situazione.

A. CLARK SYDNEY. – *Italy on ten pounds.* – Ivor Nicholson and Watson Ltd., Londra (Essex Street), 1934, pag. 296, 1 cartina, ill. di F. D. Steele: sh. 5.

Un segno dei tempi questa singolare «thrift series» di guide di chi vuol fare del turismo economico: «L'Italia per 10 sterline», che segue alla «Francia per 10 sterline» e alla «Germania per 10 sterline». I primi dieci capitoli orientano il lettore sull'Italia nuova, sui prezzi degli alberghi, sulle tariffe e sui ribassi ferroviari, sui varî mezzi di trasporto, sui prezzi d'ingresso ai musei e gallerie in questo «paradiso per i magri di borsa». Si risale poi da Napoli, ove si suppone che il turista sbarchi, a Roma, Orvieto, Siena, Firenze, Pisa, Bologna, Ravenna, Venezia (Can one be thrifty in Venice?), Verona, Milano e Genova. Un capitolo speciale è dedicato alla primavera siciliana; infine, un elenco di «cinquanta meravigliosi ricordi» d'Italia. Scritta per gli Inglesi, questa guida pratica e amena, piena di osservazioni colte sul vivo, spesso curiose, pervasa da una calda simpatia per il nostro Paese e la sua presente rinascita, riuscirà gradevole e utile lettura anche a qualche Italiano «magro di borsa».

O. F. TENCAIOLI. – *Un eroe del Col di Lana: Rodolfo Grimaldi-Casta.* – Pag. 132, con 21 ill., G. Chiappini, Livorno, 1934-XIII: L. 15.

Studio biografico, corredato da una particolareggiata documentazione di lettere e diari di guerra, di un valoroso che ebbe parte notevolissima nell'impresa del Col di Lana e che cadde vittima del dovere sulle impervie rocce della Macedonia.

A. BENEDETTI. – *Africa senza cacce: Sahara, Niger e Ciad (Interessi italiani nell'Africa Equatoriale).* – Casa Ed. Oberdan Zucchi, Milano, 1935-XIII, pag. 112, 73 ill.: L. 12.

I recenti accordi italo-francesi riguardo alle colonie africane dànno a questo volume un vivissimo interesse d'attualità. La parte I esamina «il miraggio francese della ferrovia transahariana»; la II ritraccia l'itinerario dal Niger «serbatoio di uomini e di ricchezze», al Lago Ciad; nella III, che s'intitola «sulle sponde del Lago Ciad» si dimostra che la sola via dal Lago al Mediterraneo è quella che passa per la Tripolitania e fa capo a Tripoli. L'opera, nella sua forma agile e vivace, apre la vista su un panorama africano di immenso interesse per gli Italiani.

LINO VACCARI. – *Come vivono gli animali. Compendio di biologia e di morfologia animale*, ad uso delle scuole medie inferiori. – 7ª edizione, Lattes & C., Torino, 1935-XIII, pag. 368, oltre 60 ill.: L. 22.

Il recensore osa raccomandare un testo scolastico come lettura gradevole; tutti coloro che, a sua simiglianza, non sono familiari con le dottrine biologiche o che vogliono aggiornare e rinfrescare le loro cognizioni in argomento troveranno tale questo limpido volume, tutto pervaso di poetico amore della vita nelle sue infinite mirabili forme. L'immenso tesoro scientifico che l'uomo ha raccolto e codificato sulla vita animale è qui esposto con logica e con chiarezza esemplari, trascegliendo l'essenziale dall'accessorio, reso più interessante e di più immediata intelligibilità con illustrazioni accuratamente scelte e commentate. Il naturalista poeta che nel giardino alpino Chanousia studia le

« meravigliose armonie che si celano fra i tessuti dei corpi », ha voluto dedicare quest'opera di severa poesia alla signora Rosa Curioni De Marchi, che di Chanousia è, con il marito, il Mecenate illuminato.

RENATO PACINI. – *Bartolomeo Pinelli e la Roma del tempo suo.* – Milano, Treves, 1935-XIII (Collezione Storica, II serie), pag. 198, con 20 ill. fuori testo: L. 15.

Singolare ventura fu per Roma l'avere avuto, tra la seconda metà del Settecento e il principio dell'Ottocento, due valenti illustratori, l'uno della maestà degli avanzi antichi e fu il Piranesi, l'altro dei pittoreschi costumi popolari, specie di quel Trastevere nel quale era appunto nato nel 1781, il Pinelli. La vita di questo è qui narrata con arguta colorita parola e con piacevole lepidezza, prospettandola costantemente nello sfondo storico delle vicende di quegli anni turbinosi.

EMMA CALDERINI. – *Il costume popolare in Italia.* – Con prefazione di S. E. Emilio Bodrero e uno studio introduttivo di A. A. Bernardy. - 130 pagine di testo, 14 tavole in nero, 200 tavole a colori. In folio, rileg. tela impressa. Ed. Sperling e Kupfer, Milano 1935-XIII: L. 400.

L'A., che ha percorso in lungo e in largo l'Italia, sostando nei casolari, frugando tra le vecchie cose, esaminando le suppellettili dei Musei, interrogando intellettuali e contadini, compulsando libri e documenti quasi ignorati, ci dà il frutto delle sue fatiche di studiosa e di artista in questa opera di gran mole, pubblicata sotto gli auspici del Comitato Nazionale per le Arti Popolari (O.N.D. e C.N.I.C.I.). È una festosa rassegna di forme e di colori, che ci fa considerare con malinconia l'uniformità cosmopolitica del costume moderno. Possiamo dire infatti che è l'Italia rurale dell'Ottocento quella che ci sfila innanzi in queste pagine, riflettenti la tradizione storica, la posizione geografica, il tono sociale, il clima, la psicologia, il gusto prevalente delle singole località italiane. Ora, se — come avverte S. E. Bodrero nella prefazione — i nuovi tempi vanno sempre più spodestando l'elemento tradizionale e pittoresco anche nel costume popolare, noi dobbiamo essere grati a Emma Calderini e ad Amy A. Bernardy (alla quale si deve l'interessante studio introduttivo sulle condizioni attuali del costume popolare nelle varie regioni) per avercene lasciata una così suggestiva testimonianza. Bandito sempre più dalla vita, il costume popolare si va ponendo ormai come fatto d'arte, a testimoniare durevolmente l'estro sereno e fecondo del nostro popolo.

Dott. L. MORANDI, Ing. P. CUCCHETTI. – *La Fotografia; nozioni e consigli* (con la collaboraz. di G. Galimberti). – Casa Ed. A. Corticelli, Milano, pag. 380, con numerose ill., elegantem. rilegato in tela: L. 28.

Ottimo manuale pratico dedicato al dilettante e pertanto sfrondato di tutte quelle notizie che — se risultano indispensabili per un professionista — rappresentano invece una fonte d'incertezze per il novizio. Chiarissimo il capitolo riguardante la parte ottica degli apparecchi; veramente efficace quello recante i consigli pratici per il dilettante che si dedica alla fotografia di paesaggio; concisi, ma più che sufficienti quelli relativi alla fotografia a colori e ai procedimenti di stampa al pigmento.

C. M. FRANZERO. – *Viaggio intorno alla Britannia Romana.* – R. Carabba, pag. 228, 38 ill.: L. 12.

Veramente opportuna l'idea dell'A. di preparare per il bimillenario d'Augusto una collana di opere che descrivano in forma attraente, adatta al gran pubblico, le province dell'Impero Romano. Questo primo volume è il frutto d'una visita alle più cospicue vestigia della Britannia romana, da Walmer, ove Cesare sbarcò con le sue legioni, a Rutupiae, il porto ove pose piede Claudio,

ORLANDO GROSSO. – *Il Museo Chiossone di Genova.* – N. 31 della serie «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», pubblicata dalla Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 78, 120 illustrazioni.

Un breve cenno sulla storia dell'arte giapponese precede opportunamente il catalogo topografico del Museo, unico in Italia e da annoverarsi fra le più ricche e complete raccolte d'arte giapponese in Europa.

G. NURIGIANI. – *Italia e Bulgaria.* – Prefazione di N. Pascazio, Editrice «Nuova Europa», Roma, 1934-XIII, pag. 148: L. 10.

La Bulgaria, fra le Nazioni dell'Oriente europeo, è particolarmente cara al cuore degli italiani e l'appoggio che l'Italia attraverso le varie vicende politiche le ha dato nel dopoguerra ne è la prova concreta. L'A. ricerca qui le cause lontane di questa simpatia (nel capitolo dedicato a l'«Italia e la Bulgaria attraverso i secoli»), delinea i risultati della collaborazione intellettuale, i punti di contatto fra le due culture, i rapporti economici e, infine, gli interessi politici comuni esistenti fra le due Nazioni. Non un'opera ponderosa, ma una efficace rapida visione d'insieme quale un italiano non particolarmente informato può desiderare in argomento.

ADOLFO MUSCO. – *Nola e dintorni (brevi cenni di storia, leggende, folclore).* – Milano, Soc. An. Ed. Dante Alighieri, 1934-XIII, pag. 284: L. 12.

«Non è un vero e proprio libro di storia» avverte l'A. nella prefazione; è però un grosso volume composto di tanti succosi capitoli sui punti più salienti della vita storica di Nola, sui nolani illustri, sulle costumanze locali. Tra quelli di interesse più ampio, notiamo l'articolo sulla rivoluzione del 1820 e la svelta biografia su Giordano Bruno. Preziosi i capitoli intorno alle località della campagna nolana; gustosi quelli di carattere folcloristico. Stile garbato e vivacità descrittiva.

RICCARDO NOMADO. – *Abissinia.* – Napoli, Chiurazzi, 1935-XIII, pag. 60: L. 2.

Pagine rapide, senza impiccio soverchio di cifre e di dati, pagine che vanno diritto al cuore dell'argomento. Questo volumetto è il primo di una collezione «Divulgazione» e, per lo stile senza ricercatezza letterarie, bene corrisponde allo scopo.

LORENZO GUALINO. – *Storia Medica dei Romani Pontefici.* – Torino, Edizioni Minerva Medica, 1934-XII, pag. 590, con 140 ill.: L. 55.

Questo libro curioso si propone di spiegare con le cause biologiche molte vicende della vita dei Papi, partendo dal principio che «le costituzioni somatiche, i disturbi morbosi, le abitudini quotidiane illuminano le estrinsecazioni dello spirito, gli atteggiamenti del carattere, le variabilità della condotta, quando addirittura non giungono a giustificare le debolezze del costume, le ambiguità del carattere, le perturbazioni della mente». Non è, questa, sede adatta per discutere il concetto informativo dell'opera: basterà qui osservare come, in vista dello scopo che essa si propone, sia stata data alla materia una distribuzione del tutto originale. In una storia generale dei Papi, qualora si volesse abbandonare l'ordine cronologico, si raggrupperebbero i Sovrani della Chiesa in Pontefici Santi, o politici, o guerrieri, o martiri. Questa storia medica incomincia proprio dai Pontefici che subirono il martirio: ecco la prima causa di morte; nei successivi capitoli (dieci in tutto), sono aggruppati e studiati i Pontefici secondo altre cause di morte, come l'apoplessia cerebrale, la febbre malarica, l'avanzata vecchiaia.

Sono 128 i Papi così menzionati, dal più antico, S. Pietro, martire, a Pio VII, morto di vecchiaia: poco più della metà, quindi, dei Pontefici che si seguirono sulla Cattedra Apostolica in quel periodo.

Per gli Altri, evidentemente l'A. non potè trovare nei documenti storici alcun dato positivo che lo illuminasse a formulare una diagnosi anche di probabilità; ma nemmeno per Quelli trattati ha potuto sempre arrivare, attraverso le testimonianze ambigue, dubbie e spesse contradditorie, a una diagnosi sicura e ha dovuto quindi talvolta rimanere pago di ipotesi.

PIO PASCHINI. – *Storia del Friuli, Volume I, dalle origini al formarsi dello Stato Patriarcale.* – Udine, Ist. delle Ed. Accademiche (Collezione « Forum Julii »), 1934-XII, pagine 244: L. 20.

Eccellente sintesi, condotta con sicura informazione e con rigorosa critica, e che non indulge a facili effetti letterari nemmeno in quei punti nei quali questi avrebbero potuto servire a dare più snellezza alla trattazione, come nella distruzione di Aquileia o nella consacrazione della basilica del patriarca Poppo. Opera dunque alla quale si può ricorrere, per consultazione e studio, con piena fiducia.

DOMENICO TUMIATI. – *La Terra degli Dei.* – Milano, Fratelli Treves, 1934-XIII, pag. 312: L. 10.

Tra le opere del Tumiati, di cui la Casa Treves viene apprestando la ristampa, la più interessante dal punto di vista turistico è questa, che descrive un viaggio in Grecia, da Olimpia e da Sparta al monte Athos, poi nelle acque di Creta. Mancando quasi del tutto riferimenti a fatti contemporanei, il libro, quantunque risalga ad alcuni anni fa, è sempre vivo e fresco. Chi non conosce la Grecia leggerà ammirato, chi la conosce preciserà meglio le proprie sensazioni.

## Statistica dei Soci al 31 maggio 1935-XIII.

| | | |
|---|---|---|
| Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1935 | | N. 174 777 |
| Soci nuovi annuali iscritti per il 1935 alla stessa data ...... | | » 14 580 |
| Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1934 ...... | N. 229 378 | |
| Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 maggio 1935 .. | » 3 131 | |
| Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1935 ........ | » 8 788 | |
| | | » 241 297 |
| Totale Soci ... | | N. 430 654 |
| Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1934 che non pagarono ancora la quota del 1935 e presumibili nuove iscrizioni fino al 31 dicembre 1935............ | | » 5 000 |
| Totale Soci previsti al 31 dicembre 1935 ... | | N. 435 654 |

*Direttore:* Sen. CARLO BONARDI — *Direzione e Amministrazione:* TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10 — *Redattore Capo Responsabile:* ANTONIO BANDINI

*Stampa:* *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80